

OPEL POST

BERICHTE UND INFORMATIONEN AUS DEM UNTERNEHMEN



11/12 '84



Weihnachten ist nicht mehr fern. Zwischen den Jahren bleiben die Werkstore geschlossen. Ein paar Tage Entspannung sind für jeden gut. Mancher nützt die Zeit, um – wie auf dem Bild eine Familie mit dem sportlichen Ascona – zum Wintersport zu fahren. Wir wünschen allen Lesern erholsame Urlaubstage, gleich, ob sie zu Hause, in den Bergen oder in wärmeren Gefilden verbracht werden. Im neuen Jahr warten große Aufgaben auf das Unternehmen. Jeder von uns ist zu ihrer Lösung mit aufgerufen. Vieles davon wird in speziellen Beiträgen dieser Ausgabe behandelt.

Mobilitätsbedürfnisse werden weiter wachsen

Ungeachtet der nicht unproblematischen Ausgangslage bei der Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und der Verunsicherung der Käufer wegen der mit dem Katalysator zusammenhängenden Fragen sind die Aussichten, daß die Automobilindustrie auch künftig eine wesentliche Säule der Gesamtwirtschaft bleibt und ihre Schlüsselrolle behält, nicht schlecht.

Diese Zuversicht des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) stützt sich auf die Tatsache, daß das Automobil nicht nur in den Industrieländern zu einem unentbehrlichen Begleiter geworden ist. Lebensweise und Siedlungsformen setzen immer mehr das individuelle Verkehrsmittel voraus.

Der Automobilbestand wächst daher weiter. So waren in der Bundesrepublik Deutschland Mitte '84 27 Millionen Kraftwagen zum Verkehr zugelassen, das waren 2,5 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Dabei erhöhte sich die Zahl der Pkw/Kombi um 2,6 Prozent auf 25,2 Millionen, während bei den Nutzkraftwagen ein Bestandszuwachs um 1,8 Prozent auf 1,8 Millionen eintrat.

Anfang 1983 besaßen in der Bundesrepublik Deutschland 65,3 Prozent der privaten Haushalte wenigstens ein Automobil. Von den Personenverkehrsleistungen wurden

'83 90 Prozent vom Automobil erbracht. Trotz der hohen Investitionen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs stellt dessen Angebot für den überwiegenden Teil der Bevölkerung keine geeignete Alternative zum Automobil dar.

Die Tendenz zu ausgewogeneren Siedlungsstrukturen wird die Mobilitätsbedürfnisse auch in der absehbaren Zukunft weiter erhöhen. Vielfältigere Freizeitaktivitäten setzen das Automobil als individuell verfügbares Verkehrsmittel voraus.

Die zunehmende Zahl von Ein-Personen-Haushalten und die verstärkte Berufstätigkeit der Frauen forcieren den Motorisierungsprozeß. Vor allem aber die junge Generation schätzt das Automobil als Instrument individueller Mobilität und Unabhängigkeit in zunehmendem Maße.

Auch in den nächsten Jahren wird eine relativ große Zahl Jugendlicher das Führerscheinalter erreichen. Bei den in das Volljährigkeitsalter tretenden geburtenstarken Jahrgängen ist der Wunsch groß, mit Erreichen des 18. Lebensjahres auch die Fahrerlaubnis zu erwerben.

Diese Jugendlichen streben an, möglichst bald das erste Automobil – und sei es zunächst ein Gebrauchtwagen – zu besitzen.

Die deutsche Berufs-Pyramide

Von den Arbeitnehmern in der Bundesrepublik sind:



Die deutsche Berufspyramide steht auf einem breiten Fundament. Dieses Fundament bilden die 8.144.000 Bürokräfte und angelernten Arbeiter sowie die 6.412.000 Verkäufer und Facharbeiter. Insgesamt sind es 14,6 Millionen Männer und Frauen – 62 Prozent aller Arbeitnehmer –, die zwar überwiegend immer wiederkehrende Tätigkeiten ausüben müssen, ohne die aber in der Wirtschaft nichts laufen würde. In der Mitte der Pyramide sind in zwei Gruppen mit einer Stärke von jeweils rund drei Millionen die höher qualifizierten Kräfte angesiedelt. Hierzu zählen unter anderem Vorarbeiter und Sachbearbeiter, Meister und Handlungsbevollmächtigte. An der Spitze der Berufs-Hierarchie stehen die 418.000 Abteilungsleiter und Prokuristen sowie die 304.000 Direktoren, Betriebs- und Amtsleiter. Das sind zusammen nur drei Prozent aller Arbeitnehmer. Sie sind die Denker und Lenker der bundesdeutschen Arbeitswelt. Insgesamt waren 1982 in der Bundesrepublik 23,6 Millionen Arbeitnehmer beschäftigt, darunter damals 1,4 Millionen Lehrlinge, die sich ihren Platz in der Berufs-Pyramide erst noch erarbeiten müssen. Globus

An unsere Leser

Die vorliegende Ausgabe der OPEL POST ist mit 16 Seiten umfangreicher als üblich. Der längere Berichtszeitraum und die in diese Zeit fallenden Ereignisse von allgemeinem Interesse sowie andere wissenswerte Themen machten die Ausweitung notwendig. Hinzu kommt eine Beilage mit den Bedingungen des diesjährigen Kinder-Malwettbewerbs. Die Platzierung einzelner Beiträge im hinteren Teil

dieser Ausgabe hat einzig und allein drucktechnische Gründe und stellt keine Wertung dar. Auch die Verteilung fest umrissener Themengruppen, hier insbesondere Artikel, die die aktuelle Umweltdiskussion zum Inhalt haben, über das ganze Heft, hat den gleichen Hintergrund, da diese Ausgabe sich in vier Druckformen aufteilt. Wir bitten dafür um Verständnis. Die Redaktion



14. NOVEMBER 1984: EINE TOP-MELDUNG FÜR ALLE BEI OPEL GING AN DIESEM TAG ÜBER DIE TICKER DER NACHRICHTEN-AGENTUREN: UNSER NEUER KADETT ERHIELT AN DIESEM TAG EINE DER BEGEHRTESTEN TROPHÄEN: „DAS GOLDENE LENKRAD“. WIR GRATULIEREN ALLEN, DIE AN SEINER ENTWICKLUNG MITGEARBEITET HABEN! (BERICHT AUF DER NÄCHSTEN SEITE.)

Die Redaktion
wünscht allen Lesern
einen guten Start
ins neue Jahr!



KARL HEINZ MAI IM RUHESTAND

„Im Spannungsfeld der Arbeitsbeziehungen“

Wie wir es von ihm nicht anders kannten, er, der andere gern ins Rampenlicht rückte, selbst aber eben keinen Wert auf öffentliche Anerkennung legte, feierte in aller Stille am 17. November seinen 65. Geburtstag. Das bedeutet nach den Regeln des Unternehmens gleichzeitig, daß er — Karl Heinz Mai — Ende November in den Ruhestand trat und nach 35 Jahren die Schriftleitung der „Opel Post“ niederlegte. Ich weiß, daß dies ihm nicht leicht gefallen ist.

Das in dieser Ausgabe von ihm abgedruckte persönliche Wort „Zu guter Letzt“, mit dem er sich selbst von seinem großen Leserkreis verabschiedet, verrät es. Wer sich so wie er für seine Aufgabe engagiert hat, kann sich nur schwer von ihr trennen. Und wer so lange wie er im Blickfeld der Angehörigen dieses Unternehmens und darüber hinaus gewirkt hat, kann sich aber auch nicht einfach verabschieden. Er muß es sich gewissermaßen gefallen lassen, daß seine Arbeit gewürdigt wird und daß er sich nicht dem Dank seiner Kollegen, Mitarbeiter, Leser und Freunde entziehen kann.

Mit K. H. Mai scheidet eine Persönlichkeit aus, die eng mit der Nachkriegsgeschichte des Werkes Rüsselsheim verbunden ist. Er hatte Anteil am Wiederaufbau des Werkes und an der Wiedergewinnung des Weltrufes der Adam Opel AG.

Zuvor hatte ihn sein Weg über Schule, Arbeitsdienst, Kriegseinsatz, zuletzt als Nachrichtenoffizier in einer Panzerdivision, und anschließender Gefangenschaft im Jahre 1947 zu McCann geführt, der bekannten und weltweit tätigen Werbeagentur. In jener Zeit entdeckte er sein Interesse am Journalismus. Er begann, Beiträge für verschiedene Zeitungen zu verfassen. Auf diese Erfahrungen gestützt, trat K. H. Mai am 1. September 1949 als Träger der von den amerikanischen Behörden erteilten Lizenz und als Schriftleiter der „Opel Post“ in unser Unternehmen ein, die er sozusagen aus der Taufe hob und bis jetzt verantwortlich betreute. Neben der Herausgabe der Werkzeitung übernahm er im Laufe der Zeit eine ganze Reihe von zusätzlichen Aufgaben: die Durchführung kultureller Veranstaltungen für die Mitarbeiter und deren Familienangehörigen in Rüsselsheim, wie die Opel-Vortragsreihe, die organisatorische Mitwirkung bei Jubilärfesten, die Betreuung des Werksorchesters und der Werkbücherei sowie — bis 1979 — die Durchführung der „Bunten Abende“ vor Weihnachten in allen inländischen Werken.

Bewundernswert, daß er diesen weitgespannten Aufgabenbereich mit einer relativ kleinen, aber qualifizierten und engagierten Mitarbeitergruppe bewältigt hat. Für diese seine Mitarbeiter hat er sich seinerseits immer sehr eingesetzt und dadurch ein gutes, anregendes Arbeitsklima geschaffen. In seiner Tätigkeit konnte „KHM“ — so zeichnete er seine ungezählten Veröffentlichungen — seine angenehm wirkende Kontaktfähigkeit einsetzen.

Durch seine sympathisch offene Art gewann er sich Freunde in allen Werken, in Rüsselsheim ebenso wie in Bochum und Kaiserslautern oder in Berlin. Seine aufrichtige und kritische Grundhaltung wußten seine Gesprächspartner, wer und wo immer sie waren, stets zu schätzen. Diese Grundhaltung hat es ihm ermöglicht, auch im Spannungsfeld der Arbeitsbeziehungen auf informelle Weise vielfach klärend und vermittelnd zu wirken. Er hat darauf verzichtet, die „Opel Post“ als Waffe einzusetzen, sondern sie als eine Plattform für den Kompromiß benutzt.

In den 35 Jahren Chefredaktion hat K. H. Mai die „Opel Post“ zu einem auch über die Grenzen des Unternehmens hinaus angesehenen innerbetrieblichen Informations- und Kommunikationsmittel gemacht. Unserer Werkzeitung wurde und wird — wie uns regelmäßige Leserbefragungen bestätigen — gern gelesen. Das bezieht sich nicht nur auf die Berichterstattung über Ereignisse und Geschehnisse im Unternehmen, sondern auch auf Reportagen über Menschen im Betrieb, über deren Hobbies und Erfolge, die Artikelserien zu besonderen Sachthemen und nicht zuletzt seine Glosse und Kommentare.

Wer die Kommentare von „KHM“ bis in die Anfänge der „Opel Post“ im Jahre 1949 zurückverfolgt, wird darin wie einen roten Faden feststellen, daß er sich leidenschaftlich für die Zusammenarbeit im Betrieb und Unternehmen, für eine marktwirtschaftliche und vor allem freiheitliche Ordnung einsetzte. Seine Artikel gegen Intoleranz von links und rechts, seine beschwörenden Appelle, die nach dem Kriege wiedergewonnene Freiheit nicht durch utopische Experimente aufs Spiel zu setzen, gaben seine innere Überzeugung wieder.

Er wollte und sollte zur Meinungsbildung im Unternehmen beitragen. Und er hatte Meinung — und vertrat sie, ohne dabei zu verletzen oder verletzen zu wollen. Auch diejenigen, die mit ihm nicht übereinstimmten, konnten ihm den persönlichen Respekt nicht versagen, weil stets auch er seinen Respekt vor der Meinung des anderen zum Ausdruck brachte und die Meinung anderer gelten ließ. Die Leser der „Opel Post“ spürten, daß es ihm um das gemeinsame Interesse, das alle im Unternehmen Tätigen zusammenbindet, ging.

Seine Tätigkeit hat ihn mit vielen, vielen Mitarbeitern im Werk und im Unternehmen zusammengebracht. Er war immer am aktuellen Geschehen interessiert. So wußte er von Dingen und Problemen oft aus erster Hand. Das machte seine Beiträge so interessant und lebendig.

Ich danke ihm für seine 35jährige Arbeit, seine Leistungen und seine Loyalität gegenüber dem Unternehmen und seinen Beschäftigten. Meine besten Wünsche für einen langen und wohlverdienten Ruhestand begleiten ihn.

Walter Schlottfeldt

Das Goldene Lenkrad 1984
BILD am SONNTAG

Das ist Spitze: Unser neuer Kadett kam in seiner Klasse auf den ersten Platz und erhielt „Das Goldene Lenkrad“ vor dem Mitsubishi Colt und dem Honda Civic. (Zu unserem Bericht.)

KADETT erhielt das „Goldene Lenkrad“

Eine internationale Fachjury hat unserem neuen Kadett „Das Goldene Lenkrad“ in der Klasse bis 1.500 Kubikzentimeter verliehen. Die Juroren dieses alljährlich von „Bild am Sonntag“ durchgeführten Wettbewerbs würdigten bei ihrer Entscheidung vor allem den technologischen Wert sowie Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Komfort, Platzangebot und Erscheinungsbild des Kadett. Bei all diesen Beurteilungskriterien erzielte unser Jüngster innerhalb seiner Wertungsgruppe erste Plätze. Auf den zweiten Platz kam der Mitsubishi Colt und auf den dritten der Honda Civic.

Verleger Axel Springer begrüßte die zur Preisverleihung gekommenen Gäste, an ihrer Spitze Bundesinnenminister Friedrich Zimmermann, vor allem jedoch die Vertreter der ausgezeichneten Firmen und betonte, der Preis werde inzwischen zum neunten Male verliehen. Berlin sei eine Autostadt, sagte Springer. „Das Auto gibt dieser großartigen Stadt ihren Lebensatem; Zehntausende von Arbeitsplätzen würden verschwinden, wenn es hier keine Autos mehr gebe. Die Autoproduktion hat hier goldenen Boden; Daimler-Benz baut Motoren, BMW Motorräder, General Motors Lager-schalen, Ford Kunststoffteile. Viele Kleinbetriebe arbeiten hier für Volkswagen — und so wird es auch bleiben.“

Der Verleger warnte davor, den Autofahrer zum „Prügelknaben der Umweltschützer“ werden zu lassen. „Auto und Umwelt müssen sich miteinander versöhnen.“ Er erinnerte daran, daß drüben, hinter der Mauer, unsere Landsleute bis zu zehn Jahre auf ein Auto warten müßten. „Das ist nur einer und bestimmt nicht der schlimmste der Nachteile, die unsere Landsleute drüben uns gegenüber haben.“

Mit umweltfreundlichen Autos stehe die Branche, so der Bundesinnenminister, vor „Goldenen Zeiten“. Er regte in seiner Ansprache an, bei der Preisvergabe in Zukunft auch die Umweltfreundlichkeit als Maßlatte anzulegen.

Für das Haus Opel nahm Vorstandsmitglied Hans-Wilhelm Gäb an der Preisverleihung teil. Er nehme, so Gäb in seiner Dankansprache, die Auszeichnung für unser Ingenieurteam und alle Mitarbeiter von Opel entgegen. In weiteren Passagen ging Gäb auf die aktuelle Diskussion über den Umweltschutz ein. Wegen ihrer grundsätzlichen Aussage veröffentlicht wir sie auszugsweise in dem nebenstehenden Kasten.



Erinnerungsfoto nach der Preisverleihung: Dritter von rechts Verleger Axel Springer, vierter von links Vorstandsmitglied Hans-Wilhelm Gäb, der den Preis für unser Unternehmen bei der Feier in Berlin entgegen nahm. Seine Ansprache veröffentlichen wir wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung auszugsweise in dem untenstehenden Kasten.

HANS-WILHELM GÄB:

„Wir stellen uns jeder Kritik“

Anläßlich der Verleihung des „Goldenen Lenkrades“ für den neuen Kadett am 14. November in Berlin hielt Vorstandsmitglied Hans-Wilhelm Gäb eine Ansprache. Im folgenden ein Auszug.

„Die Politiker und Mitbürger, denen klar ist, daß wirksamer Umweltschutz nur finanziert werden kann, wenn die Industrie gesund bleibt, können sich derzeit in der Medien-diskussion nicht durchsetzen. Es dominiert die Aktivität derjenigen, die nichts richtig wissen, aber alles besser. Das Wort führen Leute, die Deutschlands erfolgreichste Industrie, die in der ganzen Welt den Made in Germany-Begriff hochhält, geradezu blindlings angreifen und moralisch zu disqualifizieren versuchen.“

Der Angriff richtet sich gegen dieselbe Industrie, die direkt und indirekt in der Bundesrepublik 4,8 Millionen Arbeitsplätze stützt, die sichersten Automobile der Welt baut, die den Kohlenwasserstoff-, Kohlenmonoxyd- und Stickoxydausstoß ihrer Motoren in den 70er Jahren schon vor der jetzigen Diskussion um bis zu 75 Prozent reduziert hat und die auch jetzt das Angebot an Katalysatorfahrzeugen in einem

beispiellosen Tempo und unter Einsatz von Milliarden erweitert... Wir von der Automobilindustrie stellen uns jeder Kritik, wir brauchen auch Kritik. Wir fürchten uns aber vor denen, die Wissen durch Glauben ersetzen, und die — siehe Tempolimit — aufgrund völlig vager Hoffnungen auf eine Verbesserung der Umweltbedingungen für den Wald, schwerste Einschnitte in die Beschäftigung der Automobilindustrie in Kauf nehmen wollen und kaltblütig die Wettbewerbsfähigkeit der wichtigsten deutschen Industrie aufs Spiel setzen.

Diesem Spiel eine Allianz der Vernunft entgegenzusetzen, ist — ganz abseits der Parteipolitik — eine Aufgabe, die zu erfüllen nicht den Interessen einiger Schnelfahrer dient, sondern Hunderttausenden von Arbeitnehmern in diesem Land, das seine hohen Lohnkosten nur mit hochentwickelter, nicht aber gleichgeschalteter Technik kompensieren kann. Unser Dank und unser Respekt gilt jedem, der diese Zusammenhänge in der Öffentlichkeit zu kommunizieren hilft. In diesem Sinne hat unser Besuch heute in Berlin über den Wettbewerb „Goldenes Lenkrad“ hinaus doppelt Bedeutung.“

„Diskussions-epedemie“

Die Umwelt zu schützen, vor allem eine Zunahme des Waldsterbens zu verhindern, ist eines der wichtigsten Anliegen unserer Zeit. Daß bei einem so komplexen Thema die Meinungen über das Wie und die zeitliche Folge der Maßnahmen zur Minderung des Schadens auseinandergehen, liegt in der Natur der Sache. Nur: In fast allen Umweltfragen ist plötzlich eine Art „Diskussionsepedemie“ ausgebrochen. Wer die seit Monaten andauernde Umweltdiskussion verfolgt, stellt fest, daß allzu viele glauben, mitreden zu können. „Die Zuständigkeit der Unzuständigen“ hat bedenklich zugenommen.

Macht Langsamfahren den Wald wieder gesund? Niemand weiß es bis zur Stunde genau. Doch viele argumentieren so, als sei ein Tempolimit der Weisheit letzter Schluß. Kompromißlos wird jede andere Meinung verteufelt. Dabei sind die Ursachen der Waldschäden bisher nicht eindeutig geklärt. Wahrscheinlich ist ein ganzes Bündel von Faktoren dafür verantwortlich. Deshalb sollten Tatsachen statt Emotionen die Diskussion beherrschen. Überstürzter Aktionismus nutzt der Sache überhaupt nichts.

Äußerst bedenklich jedoch, ja verantwortungslos ist die Aufforderung verschiedener Gruppen, die Bürger sollten mit dem Kauf eines neuen Wagens warten, bis der Katalysator allgemein eingeführt worden ist. Zu Ende gedacht heißt das, die Autoindustrie müßte ihre Tore einige Zeit schließen, bis alle mit der Katalysator-Technik zusammenhängenden vielschichtigen Probleme, vor allem die produktionstechnischen, endgültig gelöst worden sind.

Jeder siebte Bundesbürger lebt – direkt oder indirekt – vom Auto. Wenn die Mehrzahl der Kaufinteressenten diesem „Rat“ folgen würde, wären die Folgen unausdenkbar.

KHM

KATALYSATOR, TEMPOLIMIT UND UMWELTSCHUTZ

„Jeder von uns ein Botschafter der Tatsachen“

„Eine besondere Herausforderung für das gesamte Unternehmen bedeutet die erklärte Absicht der Bundesregierung, die Einführung eines Katalysators zur Erfüllung der US-Abgasgrenzwerte für Fahrzeuge über 2,0 Liter ab 1988 und für alle übrigen ab 1989 vorzuschreiben und durch steuerliche Anreize zu einem frühzeitigen Einsatz zu ermutigen. Daß das Thema Abgas zu einem politischen Thema geworden ist und dabei die Sachdiskussion auf der Strecke blieb, ist sehr bedauerlich. Wenn man die manchmal an einen Glaubenskrieg erinnernden Aussagen ausklammert, bleibt selbst für Experten immer noch die Frage offen, was wirklich die Schädigung unserer Wälder verursacht.“

„Unberechtigter Vorwurf“

„Das Unternehmen hat die Schadstoffe seit 1971 im Rahmen der EG-Vorschriften beträchtlich reduziert. Wenn man außerdem die gewaltige Verbrauchssenkung der Opel-Fahrzeuge und die damit einhergehende Abgasminderung hinzunimmt, ist der mitunter zu hörende Vorwurf, wir hätten nichts getan, einfach unberechtigt, um nicht zu sagen diskriminierend... Durch das Waldsterben ist der ‚Saure Regen‘ für Jedermann ein Begriff geworden und wird zur Zeit als dessen Hauptverursacher angesehen. Dabei ist erwiesen, daß sich für den gesamten Verkehr zu Land, zu Wasser und in der Luft nur eine Beteiligung von 18,4 Prozent ergibt. Die Tatsache, daß sich derzeit alles auf die ca. 10 Prozent für PKW's konzentriert, läßt den in der öffentlichen Diskussion erkennbaren Erwartungshorizont zur Lösung des Problems unrealistisch erscheinen. Die Automobilindustrie drängt im Interesse ihrer Kunden bei der Einführung der neuen Abgasgesetzgebung auf eine gesamteuropäische Lösung...“

„Auf vollen Touren“

„Auf neue Gesetze hat Opel bisher immer sofort reagiert und sie mit ausreichendem Sicherheitsabstand erfüllt. Die notwendigen Entwicklungsarbeiten und die produktionsmäßigen Vorbereitungen für das Katalysatorkonzept laufen bei uns auf vollen Touren. In der PEK arbeiten zur Zeit rund 1.000 Mitarbeiter an den neuen Systemen, und umfangreiche Baumaßnahmen für weitere Testeinrichtungen sind im Gang. Als erster Katalysatorwagen

Im Mittelpunkt des Referats von PEK-Direktor Friedrich W. Lohr auf der Informationsveranstaltung für Führungskräfte des Unternehmens im Oktober in den drei Opel-Städten (siehe an anderer Stelle dieser Ausgabe) stand das Thema Abgasgesetzgebung. Da die öffentliche Diskussion über den Abgas-Katalysator zunehmend emotional geführt wird, Politiker und Techniker in der Regel unterschiedliche Standpunkte vertreten, was wiederum zu einer Verunsicherung der Verbraucher führt, veröffentlichen wir in diesem Kasten – auszugsweise – die entsprechenden Ausführungen von F. W. Lohr. Wir sehen darin eine wichtige Argumentationshilfe für unsere Mitarbeiter, die als „Autobauer“ ja ständig gefragt beziehungsweise in Diskussionen über Umweltfragen einbezogen werden.

wird der 1.8 Liter Ascona Anfang des Jahres 1985 zum Verkauf angeboten. Im gleichen Jahr werden wir weitere Motorvarianten in allen Fahrzeuglinien und natürlich auch im neuen Kadett bringen. Aber man darf nicht vergessen, daß aufgrund des bis jetzt noch fehlenden Tankstellennetzes in Deutschland und erst recht in Europa vorläufig hauptsächlich nur Behörden als Käufer auftreten werden.“

„Nicht vor 1990“

„Nicht vor 1990 erwarten wir eine gesamteuropäische Regelung. Solange wird Opel innerhalb der EG und in Deutschland Fahrzeuge mit und ohne Katalysator anbieten, und der Kunde kann in einem freien Markt entscheiden. Fahrzeuge für verbleites Benzin werden im In- und Ausland noch länger als ein Jahrzehnt betrieben werden können. Deshalb steht dem Kauf von Nichtkatalysator-Fahrzeugen heute überhaupt nichts im Wege. Jeder von uns sollte dies in seinem persönlichen Umfeld allen Fragenden klarmachen. Gerade in dieser verworrenen Situation muß jeder einzelne von uns sozusagen als ‚Botschafter der Tatsachen‘ auftreten.“

„Arbeitsplätze betroffen“

„In der neuesten öffentlichen Diskussion geht es hauptsächlich um das Tempolimit. Aus Untersuchungen wissen wir, daß die Durchschnittsgeschwindigkeit der PKW's auf unseren Autobahnen heute bei 112 km/h und nicht – wie von manchen Beobachtern aufgrund der relativ wenigen Schnellfahrer behauptet wird – wesentlich höher liegt. Bei einem Tempolimit 100 ergäbe sich allenfalls eine Absenkung des Durchschnitts auf 97 km/h. Die Abnahme der Stickoxyde fiel also wesentlich geringer aus, als allgemein

in unseren zukünftigen Fahrzeugen sprechen. Für Dieselmotoren haben wir moderne Direkt-Einspritzverfahren in Entwicklung. Keramikmotore mit ihrem Potential für einen besseren inneren Wirkungsgrad sind in Erprobung.

Auch Motore mit 4 Ventilen stehen auf dem Programm, die je Zylinder zwei Ein- und Auslaßventile tragen. Dadurch wird eine noch bessere Zylinderfüllung, ein niedrigerer Verbrauch und werden günstigere Abgaswerte bei höherer Leistung erreicht.“

„Modernste Technologien“

„Daß Zündungs- und Gemischbildungssysteme elektronisch gesteuert werden und wir uns mit dem sogenannten Motor-Getriebe-Management zur optimalen Abstimmung zwischen Motor und Getriebe befassen, ist nur durch die Anwendung modernster Technologien möglich. Eine Anti-Rutsch-Regelung, durch die das Durchdrehen der Antriebsräder vermieden wird, elektronische Motorlagerregelung und Federausgleichssysteme, ja sogar unabhängige Navigationssysteme sind weitere zukunftsichernde Details, mit denen wir unsere Kunden am Fortschritt mit Augenmaß teilnehmen lassen.“

Auch an der Entwicklung eines stufenlosen Automatikgetriebes wird intensiv gearbeitet; allradgetriebene Fahrzeuge werden ebenfalls untersucht. Alles in allem ein weites Feld...“

„Gemeinsame Anstrengung“

„Wir alle bei Opel haben Grund, stolz auf das Erreichte zu sein, aber viel mehr noch darauf, daß wir die Voraussetzungen schaffen, auch in den kommenden Jahren wettbewerbsfähige Produkte auf den Markt zu bringen, die die Kundenwünsche von morgen erfüllen werden. Wir sind überzeugt, daß wir in gemeinsamer Anstrengung diese Zukunft für uns und Opel meistern werden. Das wird uns aber nur dann gelingen, wenn jeder einzelne von uns von dieser Tatsache überzeugt ist und diese Überzeugung weiterträgt.“

Mit dem neuen Kadett hat die Zukunft schon begonnen. Er ist das erste Modell in einer neuen Generation von fortschrittlichen Autos, mit denen Opel zukünftig noch erfolgreicher auf allen Märkten sein wird...“



F. W. Lohr

behauptet wird. Andererseits würde sich aber der Anstieg der Kohlenmonoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen nicht unbedenklich erhöhen. Ohne Frage würde aber ein solches Tempolimit einen nachteiligen Einfluß auf den Verkehrsfluß und das technische Image der deutschen Fahrzeuge im Ausland und damit auf den Verkauf haben. Ich will nochmals betonen: Opel unterstützt jede Bemühung in Sachen Umwelt. Wir alle sollten aber irrationalen Diskussionen entgegenwirken, denn der Arbeitsplatz eines jeden einzelnen von uns ist betroffen...“

„Wie geht es weiter?“

„Und nun noch zu der oft gestellten Frage: ‚Wie geht die Entwicklung weiter? Und: Hat Opel ein zukunftsorientiertes Zielkonzept?‘ Nun, die Antwort ist ein klares ‚Ja!‘ Ein Schwerpunkt unserer zukünftigen Entwicklungsarbeit liegt in der forcierten Verwendung elektronischer Bauteile und Systeme. Man kann von einem geradezu explosionsartigen Anstieg der Verwendung elektronisch gesteuerter Komponenten

WEITERER PREIS FÜR DEN KADETT

„Auto des Jahres '84“

Kurz vor Druckbeginn der letzten Form wurde bekannt, daß unser neuer Kadett jetzt in seiner Klasse einen weiteren wichtigen Preis errungen hat. Nach dem „Goldenen Lenkrad“ (Seite 2) wurde er unter der Schirmherrschaft verschiedener Publikationen von 51 Juroren aus 16 europäischen Ländern zum „Auto des Jahres“

gekürt. Die Auto-des-Jahres-Wahl wurde von folgenden Blättern organisiert: Autovisite (Holland), Daily Telegraph (Großbritannien), L-Equipe (Frankreich), Quattroruote (Italien), Vi bilägare (Schweden) und dem STERN (Bundesrepublik). In diesem Blatt hieß es: „Lange nicht verlief die Wahl so eindeutig wie in diesem Jahr.“

Opels Kadett machte mit klarem Vorsprung das Rennen. 30 der insgesamt 51 Juroren aus 16 europäischen Ländern, erfahrene Motorjournalisten alleamt, setzten ihn auf Platz 1.

Hinter dem Kadett kamen der Renault 25, Lancia Thema, Honda Civic und, ein Achtungserfolg, der Seat Ibiza auf die nächsten Plätze. Jedes Jurymitglied hatte wieder 25 Punkte zu vergeben, die aber mindestens auf fünf Autos zu verteilen waren. Die Mehrheit

der Juroren lobte die Eigenschaften des Kadett: Stromform, Geräumigkeit, Technik, Handlichkeit, Verarbeitung. STERN-Autotester H. Werner hielt auch den Renault 25 und den Lancia Prisma für preiswürdig, setzte aber den Kadett auf Platz 1, da er manche Vorzüge größerer Autos bietet – zu einem günstigeren Preis.“

Die begehrte Trophäe, ein stilisierter Motorblock in Silber, wird Opel am 7. Februar in Amsterdam übergeben.



Weihnachtliches Rüsselsheimer Hauptportal: Geschäftsleitung und Betriebsrat wünschen allen Werksangehörigen und Opel-Rentnern sowie deren Familien ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches, friedliches 1985.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

In wenigen Zeilen

Die Gemeinschaftsfeier '84 der Jubilare unseres Werkes Bochum fand am 7. Dezember statt. (Wir berichten darüber in der nächsten Ausgabe.)

Alle Werksangehörigen und auch deren Familienmitglieder, die sich über Weihnachten im Krankenhaus befinden, bekommen, wie in den früheren Jahren, wieder ein Weihnachtspäckchen geschickt.

Weihnachts- und Neujahrsgriße werden in diesen Tagen an unsere Bundeswehrangehörigen, die Zivildienstleistenden und Rentner verschickt.

An der Blutspendeaktion '84 haben sich 1.763 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligt. 1983 waren es 1.721.

Zum Thema „Umweltfreundliches Auto, Kraftstoffmaschinen, Kraftstoffe und Umwelt“ informierten sich technische Angestellte und Meister in der Abteilung Forschung der Aral AG in Bochum. Zu der Veranstaltung hatte die DAG-Betriebsgruppe eingeladen.

Im Rahmen der 7. Bürgerwoche im Stadtbezirk Bochum-Ost fand vor kurzem ein Fußballturnier um den Wanderpokal der Adam Opel AG, Werk Bochum, statt. Der Pokal ging an die Polizei, Schutzbereich Bochum-Ost.

Die Werksferien 1985 wurden für das Werk Bochum für die Zeit vom 15. Juli bis 2. August festgelegt.

Wegen des Neubaus der Lackiererei wurden am Tor 4 einige Parkplätze gesperrt. Die Plätze sind unter die Brücke der B 226 verlagert worden.

Anfang November haben in unserem Werk wieder die täglichen Werksbesichtigungen begonnen.

Die Personalabteilung bittet darum, daß bei jeglichem Schriftverkehr die Abteilungs- und Stammnummer angegeben wird. Nur dadurch ist eine schnellere Bearbeitung möglich.



„Mit neuen Techniken und Methoden die Leistungsfähigkeit des Unternehmens sichern“. Unter diesem Motto stand die diesjährige Informationsveranstaltungsreihe für Führungskräfte, die im Oktober in Bochum, Kaiserslautern und Rüsselsheim abgehalten wurde und in der Repräsentanten der einzelnen Unternehmensbereiche aus ihrer Sicht zu dem Tagungsthema **Stellungnahmen**. Die Aufnahme wurde während einer der beiden Bochumer Veranstaltungen in der Ruhrlandhalle gemacht. (Ausführlicher Bericht auf Seite 10.)



Am 8. und 9. November 1984 fanden jeweils in den Werken I und II **Schwerbehinderten-Versammlungen** statt. Nach dem Vertrauensmann der Schwerbehinderten, **Hans Rosenstock**, sprachen der **Leiter des Versorgungsamtes Dortmund** und **Vertreter der Hauptfürsorgestelle Münster** zu den Anwesenden. Die Versammlungen waren gut besucht.



„Nulltarif“

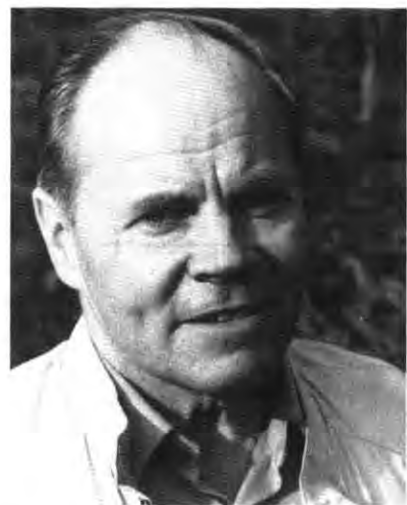
Wer seinen Wagen unter der Laterne parkt und kein Tankschloß hat (oder vergißt, es abzuschließen) braucht sich nicht zu wundern: Eines Tages ist sein Tank leer und ein Ganove macht billige Touren — mit dem gestohlenen Benzin. Die Kriminalpolizei rät deshalb: Abschießen — nicht nur das Auto, sondern auch den Tankverschluß, um das Tanken zum „Nulltarif“ zu verhindern. BKA

EINER VON UNS

Sport hält gesund

Das ist der Grundsatz unseres Mitarbeiters **Werner Brenner** (Bild), der als Ausbilder in unserer Abteilung Berufsausbildung tätig ist. Seinen Arbeitsplatz hat er im Bau L 24 in Bochum-Langendreer. Er bildet dort die Werkzeugmacher aus. Fast seine gesamte Freizeit widmet er dem Sport. In seinem Wohnort Castrop-Rauxel wirkt er in einem Sportverein als Übungsleiter und aktiver Sportler mit. Er ist Leichtathlet, Turner und dazu noch begeisterter Skiläufer. Im Laufe seines Sportlerlebens hat er manchen Sieg und Titel errungen. Er besitzt die Ehrennadel des Deutschen Turner-Bundes. Erst kürzlich wurde er für seine 20jährige Tätigkeit als Sportabzeichenprüfer geehrt.

Auch bei uns im Werk ist er in der Abteilung Berufsausbildung sportlich aktiv. In den Sommermonaten leitet er die Sportstunden unserer Auszubildenden. Dann ist er täglich auf dem Sportplatz „Am Hessenteich“ anzutreffen, und naht das jährliche Sportfest der Auszubildenden, dann ist **Werner Brenner** voll in seinem Element.



VORSCHLAGSWESEN

Viele Preise für die Reise

Genau 3.364 Lose waren in der Trommel als die „Glücksfee“ — eine Mitarbeiterin der Abteilung Vorschlagswesen — aufs Knöpfchen „Mischen“ drückte und damit den Startschuß für die Verlosung von wertvollen Preisen gab. Unter 3.364 Werksangehörigen, die im Rahmen der Bochumer VV-Aktion „Alles für die Reise“ mindestens einen Verbesserungsvorschlag eingereicht hatten, wurden 349 Preise verlost. Die Vorschläge hatten Ideen zum Inhalt, die in irgendeiner Form unser neues Produkt betrafen. Selbst Insider hatten einen Erfolg in dieser Höhe nicht erwartet. Da bereits am 23. Oktober im Werk Bochum der 20.000 Verbesserungsvorschlag im laufenden Jahr eingereicht wurde, läßt sich, was die Zahl der bis zum Jahresende eingegangenen Ideen angeht und auf Grund der Annahmerate ein gutes Jahresergebnis voraussagen. Die Mitarbeiter des Werkes Bochum zeigen wieder einmal, daß sie „helle“ sind — und auch verstehen, dies in gute VV's umzusetzen.

Unser Bild zeigt, wie die „Glücksfee“ I. Maschmeier zum Auftakt der Verlosung die Trommel rotieren läßt.

Links von ihr K. Becker, Abteilung Vorschlagswesen, ganz rechts Betriebsrat E. Sechting, links daneben der Leiter des VV-Wesens, E. Eurich, und in der Mitte Betriebsrat H. Hahn, Mitglied der VV-Kommission. E.E.

Links von ihr K. Becker, Abteilung Vorschlagswesen, ganz rechts Betriebsrat E. Sechting, links daneben der Leiter des VV-Wesens, E. Eurich, und in der Mitte Betriebsrat H. Hahn, Mitglied der VV-Kommission. E.E.



Neue Räume für die Abteilung Fort- und Weiterbildung

Die Ausbildungswerkstatt in Bochum-Langendreer (Bau L 26) ist aufgestockt worden (Bild). Es sind Seminar-, Büro- und Sozialräume für den Bereich Fort- und Weiterbildung unserer Werksangehörigen entstanden.

Hier werden unter anderem Kurse über elektronische Regelungstechnik, digitale Steuerungstechnik, Mikrocomputer-Technik sowie Hydraulik

und Pneumatik stattfinden. Die Räume erhielten inzwischen die notwendigen Lehrmittel und Laboreinrichtungen. Insgesamt sind 660 m² zusätzliche Fläche entstanden.

Bis vor kurzem wurde noch mit Hochdruck an der Fertigstellung der Etage gearbeitet, und Ende November haben bereits die zwei ersten Kurse in den neuen Räumen begonnen.

Am Rande notiert

Man kann es noch gar nicht fassen: Schon wieder liegt ein Jahr hinter uns. Für mich ist es das 22. bei Opel. „Die Nase noch nicht voll?“, fragte mich kürzlich ein Kollege. Ich lächelte. So hab ich's immer gehalten — und bin gut dabei gefahren. Eine Bestätigung für mein Verhalten fand ich vor ein paar Tagen auf einem Kalenderblatt. Der Dichter Morgenstern war mit ein paar Zeilen vermerkt: „Lachen und Lächeln sind Tor und Pforte, durch die viel Gutes in einen Menschen hineinhuschen kann ...“

Aber was jetzt? Eine Organisationsänderung kommt auch auf mich zu. Die Chefredaktion der Werkzeitung geht in einen anderen Bereich über. Für meine „unmaßgebliche Meinung“ an dieser Stelle könnte unter Umständen dann kein Platz mehr sein. Kein Bedarf? Soll ich lächeln? Ich tue es — in der Hoffnung, daß der neue Chef der Zeitung auch lächelt. Das wäre ein Lichtblick für mich.

Wie dem auch sei: Alles Gute für die Zukunft. Und: Guten Rutsch ins neue Jahr!

Das meint — ganz unmaßgeblich wie immer — Euer Hennes

Fortsetzung des Bochum-Teils



GM-Vizepräsident zu Besuch

Hoher Besuch kam Anfang Oktober nach Bochum. H. D. Mc Pherson, GM Vizepräsident, besuchte zusammen mit den beiden Direktoren für Corporate Quality and Reliability unser Werk I, um sich vor Ort vom Einsatz der neuen Fertigungskonzepte und den Anstrengungen der Bochumer Organisation zur Sicherstellung optimaler Produkt-Qualität am neuen Kadett ein anschauliches Bild zu machen. Unser Bild zeigt von rechts: W. Pihan, Leiter der Bochumer Werke, H. D.

Mc Pherson, R. W. Kessler, Director of Corporate Quality und Reliability, F. W. Heuer, Director of Quality and Reliability, D. M. Ross, Executive Director Manufacturing & Assembly Operations Passenger Cars Europe, K. F. Schieferstein, Direktor Qualitätskontrolle, Qualitätsförderung und Inspektion, H. Gensert, Leiter Zusammenbau- und Teilefabrikation Werke, T. R. Faber, Leiter Fahrzeugfertigung und Zusammenbau-Werke, bei Erklärungen am Werksmodell durch W. Pihan.



Ausstellung

In den Schallerräumen der Sparkasse Bochum-Laer war vor einiger Zeit eine Ausstellung von Weihnachtsmotiven aus dem Malwettbewerb für Kinder und Enkelkinder von Werksangehörigen zu sehen (Bild). Der Malwettbewerb findet auch in diesem Jahr wieder statt. Es geht darum, das Motiv für eine neue Weihnachtskarte zu finden. Für die besten Arbeiten gibt es Preise. Einzelheiten an anderer Stelle der OPEL POST beziehungsweise in der Beilage.

WER HAT WAS? Von je 100 Haushalten besaßen 1983:

	Pkw	Telefon	Farbfernseher	Waschmaschine	Gefriergerät	Geschirrspüler
Landwirte	95	89	69	98	93	51
Selbständige	88	97	82	91	64	57
Beamte	92	94	75	88	56	42
Angestellte	84	93	74	85	51	36
Arbeiter	81	86	79	90	60	22
Rentner u.a.	37	85	70	74	37	9

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

VORSCHLAGSWESEN

Neuer Prämienrekord

Das ständige Bemühen um mehr Qualität und um eine schnellere Bearbeitung von hochwertigen Verbesserungsvorschlägen in unserem Werk Kaiserslautern findet in einem stetigen Ansteigen der Prämiensummen eine erfreuliche Bestätigung. Wenn wir den Oktober '83 mit dem Oktober '84 vergleichen, müssen wir feststellen, daß wir bei der Durchschnittsprämie pro Annahme 1984 eine Steigerung von über 100 Prozent gegenüber dem Jahre '83 erreichten.

Für 2.382 Annahmen hatten wir bis Oktober 1983 DM 831.716,- an Prämien ausgezahlt, während im gleichen Zeitraum 1984 für 1.129 Annahmen eine Prämiensumme von DM 846.448,- ausgeschüttet werden konnte, was einer Durchschnittsprämie von DM 749,- gegenüber 349,- 1983 entspricht.

Was sind nun die markantesten Maßnahmen, die zu diesem Erfolg führten? In erster Linie galt es, das durch zu lange Bearbeitungszeiten verloren gegangene Vertrauen unserer Mitarbeiter in das Vorschlagswesen zurückzugewinnen. Erhebliche Anstrengungen in allen Prüfbereichen führten dazu, daß wir in diesem Jahr aller Wahrscheinlichkeit nach erstmals „nur“ die Zahl 3.000 offene Vorschläge am Ende des Berichtsjahres erreichen werden (1983 waren es 5.178 offene VV und 1982 sogar 8.110 offene VV).

Ein weiterer Schritt in Richtung Qualität war das Bewußtmachen des Begriffes „Qualität im Vorschlagswesen“ vor Ort. In Sonderaktionen, wie zum Beispiel als Schwerpunkt „Kostenreduzierungen bei der Motor-Familie II“ wurden unsere Mitarbeiter mit arbeits- und produktbezogenen Problemen unmittelbar konfrontiert. Das Ergebnis waren qualitativ hochwertige Vorschläge, die, da sie zum größten Teil berechenbar waren, auch zu objektiven Prämien führten.

Wir haben, und dies muß einmal lobend erwähnt werden, in allen Bereichen hervorragende Mitarbeiter, bei

denen das Verantwortungsbewußtsein gegenüber dem Unternehmen sehr stark ausgeprägt ist. Beispielhaft für viele sind hier die Werksangehörigen Karl Groß, Helmut Koch und Erwin Reiß zu nennen.

Karl Groß aus dem Bereich Instandhaltung, Werkzeugbau K 19, konnte für seinen Vorschlag, die Pressenstraße 15 anstelle von Hochheber mit Sauger auszustatten, der auch in Saragossa zum Einsatz kam, die stolze Prämie von DM 33.000,- zugesprochen werden.

Die Mitarbeiter Helmut Koch und Erwin Reiß aus dem Bereich Instandhaltung K 30 waren mit ihrer Idee, den Codeleser und Palettenstopper an der Automatikstation A 20 zu versetzen, noch erfolgreicher.

Durch ihre Idee konnte der Ablauf an dieser Engpassmaschine wesentlich beschleunigt werden. Insgesamt DM 42.000,- waren der Lohn für ihre Sonderleistung.



Auf dem Bild erkennen wir von links H. Oesterling, Abteilungsleiter Planung Chassis, die beiden Einsender E. Reiß und H. Koch sowie Fertigungsleiter H. W. Schollmaier, außerdem unseren Personalchef K. E. Happel.



Auf dem Bild, das anlässlich der Übergabe des Prämienbriefes gemacht wurde, sehen wir Hauptabteilungsleiter H. Eberle, Mitarbeiter K. Groß und Betriebsleiter G. Treu.

Charmanter Besuch in unserem Werk

Auf Initiative der Abteilung Zentrale Fort- und Weiterbildung in Rüsselsheim besuchten kürzlich Sekretärinnen des Stabes von F. Beickler sowie aus verschiedenen Vorstandsbereichen unser Werk Kaiserslautern, um hier die Werksanlagen, insbesondere die Bereiche mit den neuen Fertigungen kennenzulernen. Es war dies die zweite Besuchsreise dieser Art, nachdem die Teilnehmerinnen bereits im vergangenen Jahr das Prüffeld in Dudenhofen besucht hatten.

Nach der Begrüßung durch den Leiter des Werkes, H. P. Klein, und einer Einführung am Werksmodell schloß sich eine längere Werksbesichtigung an. Führungskräfte betreuten die Sekretärinnen auf dem Gang durch die Bereiche und diskutierten mit ihnen im Anschluß daran über die gewonnenen Eindrücke.

Unser Bild zeigt vorne von links die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: M.

Schneider, M. Soll, B. Fink, U. Albrecht, H. Stratemeyer, M. Beckers, E. Dorschner und M. Butz. Dahinter, ebenfalls von links: H. W. Schollmaier,

I. Bauer, K. H. Müller, Werksleiter H. P. Klein, R. Reiser, K. E. Happel, G. Eisenkopf, B. Baldenhofer, H. Thelen, H. Ehrhardt und B. Hartmann.



Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim



Abschlußkonzert des Werksorchesters

Es ist schon gute Tradition, daß unser Werksorchester unter Leitung von Vinzenz Christ am Ende einer Konzertsaison seine Freunde in die Rüsselsheimer Stadthalle einlädt, um die Reihe der beliebten Heimatkonzerte mit einem bunten Melodienstrauß abzuschließen. So auch Anfang November wieder.

Diesmal hieß das Motto „Musik ist Trumpf“. Zunächst brillierte die Streichergruppe unter Jakob Schultheis mit einigen Kabinettstücken. Danach reihten sich diese Musiker in den großen Klangkörper ein und versetzten das zahlreich erschienene Publikum mehr und mehr in Begeisterung, so

daß einige Zugaben am Ende des abwechslungsreichen Programms nur natürlich waren.

Moderator Herbert Pfeifer nannte diese Konzerte einen „musikalischen Brückenschlag“ vom Werk zu den Heimatgemeinden unserer Mitarbeiter. Zu den über das ganze Jahr stattfindenden Heimatkonzerten kamen auch in der Saison 84' noch Auftritte bei Rüsselsheimer Veranstaltungen und nicht zuletzt der vielseitige Einsatz bei der Jubilarfeier im Oktober in der Mainzer Rheingoldhalle.

Herbert Pfeifer erwähnte auch, daß die 45 Opel-Musiker/Beschäftigte des Un-

ternehmens seien, die sich in ihrer Freizeit der Musik verschrieben hätten. Das nach dem Krieg neu gegründete Orchester habe in dieser langen Zeit nur vier Leiter am Dirigentenpult stehen gehabt, die die Tradition gewahrt, aber doch auch immer wieder neue Akzente gesetzt hätten. So Vinzenz Christ, der seine Mannen vorwiegend als Big-Band agieren läßt.

Im Bericht der „Main-Spitze“ zu diesem Konzert hieß es unter anderem: „Was dem Opel-Werksorchester dabei regelmäßig gelingt, können professionelle Musiker nicht immer aufweisen, nämlich einen ganzen Saal zu füllen...“

G.K.

OPEL-VORTRAGSREIHE

Wieder interessante Themen

Am 27. November ging mit Hans Patzelts Bericht über „Mexiko“ der erste Teil der Opel-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 1984/85 zu Ende. Sie war wieder ein großer Erfolg. Jeder Vortrag wurde — wie in der Vergangenheit — auch diesmal wieder durchschnittlich von mehr als 700 Interessenten besucht. Es war übrigens die 28. Runde dieser beliebten Einrichtung, die 1956 gegründet wurde. (Die Aufnahme entstand beim ersten Vortrag, als Michael Welter über Schlesien sprach.) Der zweite Teil beginnt im neuen Jahr am 26. Februar mit einem Reisebericht über die Bretagne. Es geht dann jeweils dienstags weiter mit Berichten über Südtirol, Florida, Schweden und

Indien. Wie man sieht, bringt auch der zweite Teil wieder interessante Themen.

Einer der interessantesten Vorträge des ersten Teils war der Bericht über Alaska von Harald Weissker (Bild). Neunzehn Monate verbrachten der Referent und seine Frau im 49. US-Bundesstaat. Sechzehn davon lebten sie in der absoluten Abgeschiedenheit der zentralalaskanischen Brooks Range, etwa 150 km nördlich des Polarkreises. Ihr Heim war eine kleine Blockhütte, die sie selbst wohnlich gemacht hatten. Nur auf sich selbst gestellt — die nächste Siedlung war 130 km entfernt und Kontakt zur Außenwelt bestand mitunter monatelang nicht —



erlebten sie sechs Jahreszeiten in einer grandiosen, aber auch harschen und oft lebensfeindlichen Umgebung hautnah unter ähnlichen Voraussetzungen wie die ersten Siedler.

Es war ein Dasein unter extremsten Bedingungen: kurze heiße Sommer, in denen die Sonne nicht unterging. Myriaden blutiger Moskitos, die jeden Warmblüter umschwärmten und täglich Bären, die buchstäblich auf die Schwelle kamen, wechselten sich ab mit fast neun Monaten Eis und Schnee, neunzig sonnenlosen Tagen und Temperaturen bis minus 53° C.

- a -

„Beispielhafte Leistungen“

Wie schon vor einiger Zeit für die Werke Bochum und Kaiserslautern, gab es jetzt auch ein großes Lob vom Bundespräsidenten für beispielhafte Leistungen in der Berufsausbildung unseres Rüsselsheimer Werkes. Bei der kürzlichen Übergabe der Urkunde durch die Industrie- und Handelskammer Darmstadt fügte deren Präsident Dr. Hans-Rolf Ropertz hinzu:

„Sie erhalten diese Auszeichnung für Ihre beispielhaften Ausbildungsleistungen, wobei Sie sich

auch in der Ausbildung von Sonderschülern, sogenannten Altberwerbern, Ausländern und Mädchen in gewerblich-technischen Berufen besonders verdient gemacht haben.

Auch ich danke Ihnen für das gezeigte Verantwortungsbewußtsein und für Ihr vorbildliches Wirken.“

Die Urkunde wurde am 20. November in einer kleinen Feier von Dr. W. Schlotfeldt an unsere Zentrale Berufsausbildung übergeben (Bild).



Weitergabe der Urkunde und Glückwünsche für den Bereich Zentrale Berufsausbildung durch Personaldirektor Dr. W. Schlotfeldt. Auf dem Bild von links Dr. L. Dietze, Leitung Werkberufsschule; H. Marx, kaufmännische Berufsausbildung; Dr. W. Schlotfeldt; G. Ehlers, Leitung Zentrale Berufsausbildung; Dr. H. Hölterhoff, Leitung Zentrale Personalentwicklung, und L. Böhmer, Leitung gewerblich/technische Berufsausbildung.

Und noch eine Höchstprämie

Frohe Gesichter gab es bei der Überreichung des Annahmescheins für einen Verbesserungsvorschlag durch Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt (rechts). Der Einsender des Vorschlags, Helmut Zwicker (neben ihm stehend), der als Disponent in der MPK-Fertigungsmaterial-Disposition tätig ist, handelte — wie so viele andere — ebenfalls nach der Devise „Denke mit, es zahlt sich aus“. Was hatte er für eine Idee?

An besonders rostgefährdeten Stellen der Karosserien wurden früher feuerverzinkte Bleche verwendet. Für diese Bleche war eine SC-Qualität mit feinsten Oberflächenstruktur der Verzinkungsaufgabe vorgeschrieben. H. Zwicker überlegte sich, daß bei Blechen, die nicht für Außenhautteile verwendet werden, die feinste Oberflä-

chenstruktur nicht erforderlich ist. Er schlug also vor, die feuerverzinkten Bleche auf SB-Qualität umzustellen. Das bedeutet, daß die Oberflächenstruktur der Verzinkung zwar nicht ganz so fein ist wie bei der SC-Qualität, die Änderung jedoch keine Reduzierung der Rostbeständigkeit bedeutet.

Nach längeren Untersuchungen wurde die Umstellung vorgenommen, wodurch der Einkaufspreis entsprechend gesenkt werden konnte. Durch die große Menge von verzinkten Blechen, die bei Opel verwendet werden, ergab die Prämienberechnung eine Höchstprämie. Herzlichen Glückwunsch! Mit dem Einsender freuen sich auf dem Bild ebenfalls P. Enderle, Leiter Material- und Produktionskontrolle, sowie E. Schmitt, Leiter Materialkontrolle (links).

Fr.



WIEDERVERWENDUNGLAGER

Sammelstelle für alte Werkzeuge

Was geschieht bei uns eigentlich mit ausgedienten Werkzeugen, zum Beispiel nicht mehr zu benutzenden Schraubenziehern, Hämmern oder Feilen? Viele von uns haben sich sicherlich diese Frage schon einmal gestellt. Nun, auch dafür gibt es noch Verwendung: eine besondere Sammelstelle. Das Wiederverwendungslager des Rüsselsheimer Werkes im Zentralmagazin im Bau K 115 E (neue Lackiererei) ist dafür zuständig.

Hier, bei Mitarbeiter Gerhard Kunert, werden die gebrauchten Werkzeuge aus allen Werkzeugausgaben angeliefert. G. Kunert sichtet zunächst ein-

mal die eingehenden Stücke und sortiert dann aus (Bild).

Werkzeuge, auch Maschinen- oder Maschinenteile, die eventuell wieder in Ordnung gebracht und dann weiterverwendet werden können, kommen zur Reparatur, um dann im Lager eingeordnet und bei Bedarf abgegeben zu werden.

Die häufigsten „Kunden“ des Wiederverwendungslagers kommen aus den Instandhaltungsbereichen sowie dem Werkzeug- und Vorrichtungsbau. Die schrottreifen Stücke werden nach einzelnen Buntmetall- oder Stahlarten sortiert und verschrottet.



Das Bild zeigt die im Original größere und natürlich auch farbige Opel-Weihnachtskarte für 1984. Das Motiv stammt vom letztjährigen Malwettbewerb und ist die Arbeit von Maria Weimann aus Griesheim bei Darmstadt, die in der Gruppe I den ersten Platz erreichte. Wie in den vergangenen Jahren fließt auch in diesem Jahr pro verschickter Karte DM 1,- an eine wohltätige Organisation. Im vergangenen Jahr waren es DM 10.500,-. (Siehe dazu auch die Beilage.)

Fahrgemeinschaften

Alzey, Götter, Normalsch., Tel. 2392, sucht Mitfahrer.

Bad Camberg, Idstein, W. Hönge, Werksverpflegung N 20, Arbeitsz. 7.00 – 15.30 Uhr, Tel. 2188, privat: 06434/6692, sucht Fahrgem.

Egelsbach, Langen, T. Kopitzki, Modellschreinerei, A-Schicht, Tel. 3360, privat: 06103/43427 sucht Fahrgem.

Eppelsheim, Alzey, Wörrstadt, K. Freitag, A-Schicht, Tel. 2158, privat: 06735/1659. Fahrgem. sucht Mitfahrer.

Gonsenheim, Raum Elsa-Brandström-Str., An der Krimm, Sportfeld, K. Conradi, A-Schicht, Tel. 2017, sucht Fahrgem.

Mühlheim/Main, G. Vetter, Früh- u. Spätschicht, Tel. 06108/5389, sucht Fahrgem.

Bad Homburg, S. Hajok, Wechselsch., Tel. 06172/49177, sucht Fahrgem.

Rodgau-Jügesheim, Schw. Marlene Heidrich, Normalsch., Tel. 3106/3810, sucht Fahrgem.

Schwerbehinderten-Versammlungen

Am 12. November fanden im Speisesaal A 7 unseres Rüsselsheimer Werkes zwei Versammlungen für Schwerbehinderte statt, auf denen der Vertrauensmann der Schwerbehinderten, B. Fiedler, über seine Arbeit beziehungsweise die anstehenden Probleme berichtete. Auch Betriebsratsvorsitzender R. Heller ergriff das Wort. Dem Bericht schloß sich eine lebhafte Aussprache an.

Fiedler, der in seinem Referat den „Sozialabbau“ der Bundesregierung heftig kritisierte, erwähnte, daß Ende September 2097 Schwerbehinderte im Rüsselsheimer Werk beschäftigt waren, 85 mehr als der Gesetzgeber prozentual zur Gesamtbelegschaft vorschreibt; jedoch nehme – so der Vertrauensmann – die Zahl dieses Personenkreises im Unternehmen seit einiger Zeit ab.

„Senkrechtstarter“

Nach einer Produktionszeit von 27 Monaten ist jetzt der 500.000 Corsa vom Band gelaufen. Die mit Motoren von 1,0 bis 1,3 Litern Hubraum lieferbare Kompaktklimousine hat erheblichen Anteil am zunehmenden Erfolg der Opel-/Vauxhall-Automobile auf dem europäischen Markt.

Als „Senkrechtstarter“ erwies sich der Corsa zum Beispiel in seinem Fertigungsland Spanien, wo er bereits heute der mit Abstand meistverkaufte Pkw seiner Klasse ist. Besonders starkes Wachstum verzeichnete der in Rüsselsheim konstruierte Corsa auf dem britischen Markt, wo er von Opels Schwestergesellschaft Vauxhall unter dem Namen „Nova“ verkauft wird.

„Berg-Trophäe“ für Rolf Rypka

Nach 14 Siegen bei 15 Starts heißt der Meister der deutschen Automobil-Berg-Trophäe 1984 Rolf Rypka auf Opel. Der Urberacher, der die Vorbereitung seines 185 PS starken Gruppe-A-Ascona in eigener Regie betreibt, errang damit nach vier ersten Plätzen in der hessischen ADAC-Bergmeisterschaft und dem letztjährigen Vizeweltmeistertitel in der Deutschen Berg-Trophäe sein erstes nationales Championat. Herzlichen Glückwunsch!

Rolf Rypka, der diesen Erfolg wenige Tage nach seinem 40. Geburtstag beim Internationalen ADAC-Bergrennen Oberjoch kürzlich endgültig si-

cherstellte, betreibt seit 1967 Motorsport und ist seit 1971 auf Bergrennen – mit gelegentlichen Abstechern zur Rundstrecke – spezialisiert. Insgesamt zieren die Erfolgsbilanz Rypkas bis heute 120 Siege bei rund 350 nationalen und internationalen Starts. (Wir haben bereits schon einmal darüber berichtet.)

Rolf Rypka arbeitet seit vielen Jahren als Versuchstechniker im Bereich Vorausentwicklung unseres Unternehmens. Einem großen internationalen Publikum war er zuerst 1977 aufgefallen, als er im Rahmen-Programm zum Großen Preis von Deutschland das AvD-Opel-Pokalrennen in Hockenheim gewann.

„Katalysator-Telefon“

Mit einem Extra-Telefonanschluß, der noch bis zum 20. Dezember geschaltet bleibt, bietet die Firma seit dem 23. November allen interessierten Autofahrern die Möglichkeit, sich aus erster Hand über Katalysator und Nachrüstung zu informieren. Die Nummer des „Katalysator-Telefons“ lautet: (06142) 66-5555. Es ist von 9–12 Uhr besetzt. Außerhalb dieser Zeit tritt ein Anrufbeantworter in Funktion.

KATALYSATOR

Eigene Entwicklung

In einer Ende November veröffentlichten Presseerklärung wurde betont, daß ab Januar '85 angebotene erste Katalysator-Auto (Ascona 1.8) sei keine umgerüstete US-Exportversion, sondern eine eigene Entwicklung für den deutschen Markt. Die Kunden könnten die Katalysator-Ausrüstung eingebaut bestellen oder auch als Bausatz zum späteren Umbau. Im Laufe des nächsten Jahres kämen auch die anderen Modelle an die Reihe. Auch Nachrüstätze für fast alle derzeit verkauften Fahrzeuge würden angeboten.

An unseren Programmen zur Schadstoffreduzierung arbeiten zur Zeit mehr als 1.000 Mitarbeiter. Das Unternehmen setzt dabei 750 Testwagen ein und fährt mit rund 350 Motorvarianten Prüfstandsversuche. Die Firma wird für die konstruktiven und fertigungstechnischen Änderungen an seinen Fahrzeugen rund eine Milliarde Mark ausgeben.

ZU GUTER LETZT

Liebe Leser!

Nun ist es auch für mich soweit: der Wechsel vom Redaktionsschreibtisch in den Ruhestandssessel steht bevor. Gut 35 Jahre hielt ich das Steuer der Werkzeugzeitung in der Hand, deren wechselvolle Entwicklung ältere Leser von Anfang an miterlebt haben.

Es begann 1949 mit der Lizenzerteilung an mich durch die amerikanischen Behörden in Frankfurt. So ohne weiteres konnte in jenen Nachkriegsjahren niemand eine Publikation herausbringen, auch keine Firma. – So verging die Zeit, Jahrgang um Jahrgang erschien, inzwischen eine umfassende Werkschronik, in der eigentlich alles zu finden ist, was in diesen 35 Jahren bei Opel geschah; dazu viele Kommentare und auch zahlreiche Meinungsbeiträge aus der Leserschaft.

Zum Abschied möchte ich meinen Kolleginnen und Kollegen in Redaktion, Werkdruckerei und Fotoabteilung herzlich danken, ohne deren tatkräftige Unterstützung vieles nicht möglich gewesen wäre. Auch die ständige Mitwirkung aller Bereiche der Öffentlichkeitsarbeit muß an dieser Stelle hervorgehoben werden.

Der Dank schließt ebenfalls alle Leserein, die mit Lob und Tadel, guten Anregungen oder als freie Mitarbeiter dazu beigetragen haben, daß es trotz der bekannten finanziellen und personellen Erschwernisse in den letzten Jahren trotzdem noch möglich war, ein informatives und vielseitiges Blatt herauszubringen.

Unser Ziel, den Arbeitsplatz Opel für den einzelnen Werksangehörigen überschaubar zu machen und Menschen aller betrieblichen Ebenen aus den unterschiedlichsten Anlässen im Bild vorzustellen, aus der Anonymität des Großbetriebes herauszuheben, haben wir in jeder Ausgabe zu verwirklichen versucht. Wir wollten darüber hinaus Orientierungshilfe geben, Unterneh-



mensziele interpretieren und die immer komplizierter werdende Automobiltechnik in populärer Form darstellen. Mit einem Satz: Wir legten Wert darauf, daß die Zeitung nicht nur gelesen wird, sondern auch Nutzen bringt.

Ob uns dies gelungen ist, mag der Leser entscheiden. Die „Abstimmung“ an den Portalen könnte ein Indiz dafür sein, denn mit Stolz kann zu guter Letzt vermerkt werden, daß das Interesse an der OPEL POST groß ist. Die freiwillige Mitnahme der Zeitung aus den gelben Kästen an den 25 Portalen von mehr als 85 Prozent der in der jeweiligen Ausgabewoche anwesenden Mitarbeiter ist eine Zahl, die allgemein beachtet wird.

Die Zeitung wird ab 1985 nicht mehr in der Personal- und Sozialabteilung, sondern im Bereich Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Der neuen Redaktion viel Erfolg!

Mit freundlichen Grüßen an alle Leser verabschiede ich mich von meinem langjährigen Wirkungskreis, zu dem – gewissermaßen als zweites Bein – die vielseitige Kulturarbeit mit Werkbücherei, Vortragsreihe, Werksorchester, Konzerten, Jubilärfestern, Veranstaltungen und anderen Aktivitäten gehörte.

Alles Gute für die Zukunft!

Ihr Karl Heinz Mai

Wir gedenken

Werk Rüsselsheim

Nurettin Tunc, Ftg. bearb. Kar. Zsb. Teile geb. 1. 9. 41 gest. 22. 9. 84
Georg Wittmann, Instandh. Preßwerk geb. 15. 5. 30 gest. 25. 9. 84
Hans-Walter Repp, Wagenendmontage geb. 14. 8. 28 gest. 26. 9. 84
Friedel Adam, Preßwerk Kleinteile geb. 29. 7. 30 gest. 27. 9. 84
Peter Anthes, Debitorenbuchhaltung geb. 17. 11. 26 gest. 30. 9. 84
Peter Weigold, Getriebe, Motorteile geb. 16. 11. 24 gest. 30. 9. 84
Kurt Mahr, PEK-Prüfstand Dudenhofen geb. 26. 8. 35 gest. 1. 10. 84
El Hassan El Hattachi, Kar.-Gerippebau geb. 15. 8. 42 gest. 7. 10. 84
Theodor Krämer, Verkehr, Wagenversand geb. 21. 6. 29 gest. 10. 10. 84
Waldemar Chudaska, Verkehr, Material geb. 2. 10. 26 gest. 19. 10. 84
Walter Schindler, Kar.-Ziehteile geb. 6. 1. 33 gest. 20. 10. 84
Kamal Chaban, Kar.-Lackiererei geb. 5. 8. 51 gest. 21. 10. 84
Herbert Rossfeldt, Instandh. Kar. Bau geb. 13. 5. 36 gest. 22. 10. 84
Michael Ihm, Inspektion Preßwerke geb. 9. 3. 33 gest. 24. 10. 84

Josef Grimm, Inspektion Preßwerke geb. 25. 4. 39 gest. 27. 10. 84
Heinz Clement, ZWI-Schw.Masch. u. Vorr. geb. 10. 7. 28 gest. 28. 10. 84
Werner Burschak, Transportabteilung geb. 24. 9. 44 gest. 7. 11. 84
Franz Wunderle, Werksverpflegung geb. 8. 12. 43 gest. 8. 11. 84

Werk Bochum

Erwin Sell, PVK geb. 11. 5. 30 gest. 27. 9. 84
Willi Schneider, Unterzus. Bauten geb. 6. 5. 32 gest. 6. 10. 84
Heinrich Janzen, Motorenbau geb. 13. 4. 29 gest. 11. 10. 84
Karl-Heinz Hörling, PVK geb. 8. 2. 33 gest. 17. 10. 84
Ruth Gallert, Unterzus. Bauten geb. 21. 1. 32 gest. 18. 10. 84
Günter Wakup, Werksanlagen geb. 13. 6. 29 gest. 29. 10. 84
Eduard Betklo, Werksanlagen geb. 2. 1. 32 gest. 16. 11. 84

Werk Kaiserslautern

Gerd Müller, Planung und Verw. Chassis geb. 13. 8. 43 gest. 28. 9. 84
Ernst Lauer, Achsw./Radzapfen Kadett geb. 6. 3. 38 gest. 1. 10. 84
Günter Hollstein, Zsb. Vord.- u. Hint. geb. 8. 4. 35 gest. 10. 10. 84
Werner Korn, Energieversorgung geb. 1. 12. 37 gest. 31. 10. 84

DIALOG MIT DEM COMPUTER

Autokonstruktoren zeichnen direkt in den Bildschirm

Wenn es heute — beinahe — selbstverständlich geworden ist, daß bei der Einführung eines neuen Automobils vom Start weg nicht nur der Zweitürer in Produktion geht, sondern auch gleich eine viertürige Stufenhecklimousine und noch, zum Beispiel beim Ascona, eine Schrägheckvariante dazu, so ist dies auch ein Verdienst der elektronischen Intelligenz im Konstruktionsbereich. In unserem Entwicklungszentrum hat das CAD (Computer Aided Design) genannte computerunterstützte Konstruieren bereits vor 15 Jahren Einzug gehalten und ist heute bei einem Entwicklungsstand angelangt, mit dem das Unternehmen in der deutschen Automobilindustrie in Führung liegt. CAD nimmt dem Konstrukteur eine Fülle notwendiger Routinearbeiten ab und erweitert seinen Kreativitäts-Spielraum.

CAD bedeutet den Einsatz verschiedener Computer-Programme, die ineinandergreifen und sich gegenseitig ergänzen. Das beginnt schon beim Karosserieentwurf für ein neues Modell. Sensible Abtastgeräte erfassen alle Maße eines ersten Plastilin-Modells und übergeben sie an den Computer, der sie speichert und für weitere Konstruktionsarbeiten aufbereitet. Das hat zur Folge, daß Ingenieure und Techniker nicht mehr am Zeichenbrett, sondern am Bildschirm nach neuen Lösungen suchen. Dabei sind

die Möglichkeiten des Dialogs mit dem Bildschirm unerschöpflich. Karosserieteile beispielsweise erscheinen auf der Mattscheibe dreidimensional und lassen sich in jede beliebige Perspektive bringen.

Aktuellster Stand

Die von Opel eingesetzte CAD-Methode von „Fisher-Graphics“ zählt zum Modernsten, was Automobilwerke heute auf diesem Sektor zu bieten haben. Seinen Anfang hatte das compu-

terunterstützte Konstruieren von Automobilen in den sechziger Jahren genommen. Die Suche nach weiteren Möglichkeiten, das Produkt noch schneller zu verbessern, hatte seinerzeit den Computer-Einsatz herausgefordert.

Ein Beispiel für die Qualitätsverbesserung etwa ist es, daß Toleranzen, wie sie früher durch konventionelles Zeichnen am Reißbrett und durch mehrfache Übertragung der Maßangaben bis zum Produktionsprozeß unumgänglich waren, mit CAD nicht mehr auftreten können. Alle Maßangaben werden von Anfang an in einer Datenbank gespeichert. Diese Grunddaten sind von dort aus sofort auf jeden Konstruktionsbildschirm abrufbar, Mißverständnisse und Fehlmessungen bleiben von vornherein ausgeschlossen.

Gewichtige Vorteile

Gegenüber früherer Konstruktionsarbeit ist es beim computerunterstützten

Konstruieren aber auch von Vorteil, daß der Konstrukteur bei seiner Arbeit jederzeit alternative Entwürfe abrufen und vergleichen kann, die längst im Computer gespeichert sind. Dadurch findet er schneller die bestmögliche Variante.

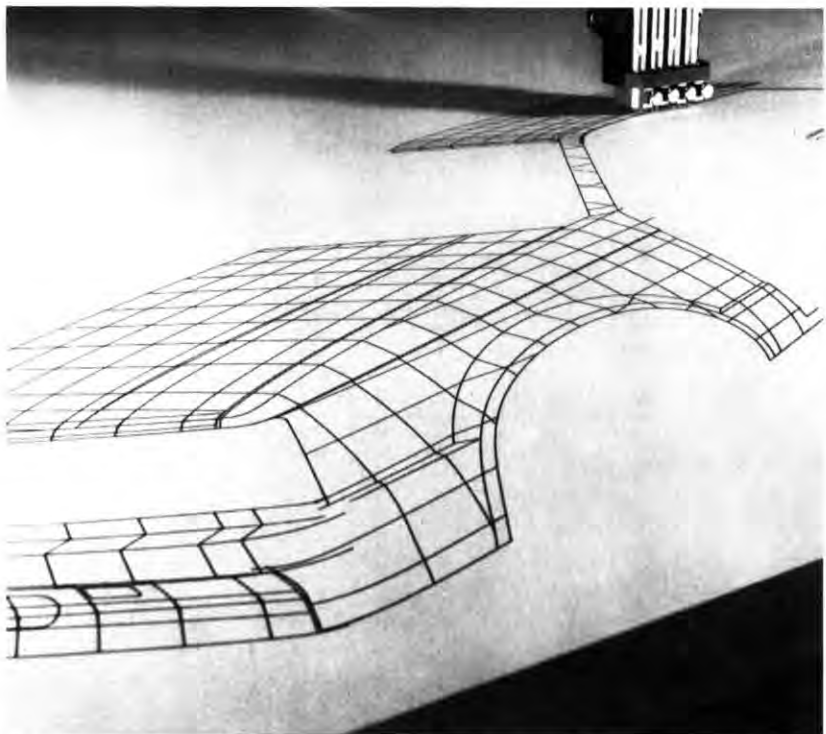
Das wiederum bedeutet, daß es Opel gelungen ist, den Entwicklungszeitraum für ein neues Modell von zirka 36 Monaten um rund zehn Prozent zu verkürzen.

Dr. Werner Martin, Leiter des Bereiches Technische Berechnungen in der PEK, sieht neben dieser Verkürzung der Entwicklungszeit freilich weitere gewichtige Vorteile:

„Ohne CAD wäre unsere heutige Modellvielfalt gar nicht denkbar, zumindest nicht zu dem Preis, zu dem wir unsere Automobile verkaufen können; außerdem steigt durch die engeren Toleranzen die Qualität unserer Produkte.“



„Dialog“ mit dem Bildschirm für Autokonstruktoren: Computerunterstützte Konstruktionsmethoden (CAD = Computer Aided Design) ersetzen heute vielen Rüsselsheimer Ingenieuren das Reißbrett.



Die an den Computer angeschlossenen Zeichenmaschinen arbeiten extrem schnell und mit einer Wiederholgenauigkeit von wenigen Zehntelmillimetern.

Autofahren im Winter

1. Gebot

Grundsätzlich gilt für das Autofahren im Winter: Mit Finger- und Fußspitzengefühl Lenkrad und Pedalerie bedienen. Nicht abrupt anfahren, bremsen, lenken. Der Kontakt zwischen Reifen und Straße auf glatter Fläche ist eine zarte Bindung, die man durch groben Umgang nicht gefährden darf.

2. Gebot

Bei gefährlichen Situationen die ganze Trocken-Fahrpraxis vergessen, den Fuß vom Bremspedal lassen und sich besser durch sanftes und geschicktes Lenken aus der Affäre ziehen. Tempo und Abstand zum Vordermann so einteilen, daß auch ein „Fluchtweg“ zur Seite bleibt.

3. Gebot

Bremsen nur in kurzen Intervallen. Sobald die Räder blockieren, wird das Auto unlenkbar und rutscht vom Tempo getrieben irgendwo hin, wo es nicht hin soll. Tipp: Auskuppeln, von der Motorkraft befreite Räder sind leichter zu dirigieren.

4. Gebot

Möglichst in den oberen Gängen fahren, das bringt Ruhe in die Räder, verhindert das Durchdrehen und führt zu einem niedrigeren Treibstoffverbrauch.

5. Gebot

Sorgen Sie immer für freien Durch-

blick. Vor dem Starten die Fenster ringsum von Eis und Schnee befreien. Auch den Schnee vom Dach und der Fronthaube, beim Bremsen kann er allzuleicht vor die Windschutzscheibe rutschen und die Sicht versperren.



6. Gebot

Auf Landstraßen mit eingefahrenen Spurrinnen beim Begegnen mit anderen Verkehrsteilnehmern frühzeitig Spur verlassen und am rechten Fahrbahnrand den griffigeren Belag unter die Räder nehmen. In Kurven möglichst nicht anderen Fahrzeugen begegnen. Der Fahrer könnte sich im Tempo verschätzen und in die Gegenfahrbahn geraten.

7. Gebot

Beim Schalten am Berg, ob hinauf oder hinunter, den Gang einlegen, mit dem man am sichersten hinauf oder ins Tal kommt. In Serpentin sollte der talwärts fahrende Wagen dem bergan fahrenden Fahrzeug immer den Vorzug lassen.

8. Gebot

Bei diesigem Wetter, Nebel und Schneefall immer mit Licht fahren, mit Fahrlicht. Bei Pannen, Fahrzeug stets aus der Fahrbahn bringen. Abschleppen mit anderem Pkw ist auf glatten Straßen höchst gefährlich! Das sollten Profis mit Abschleppwagen besorgen.

9. Gebot

Beim Steckenbleiben im Schnee hilft brutales Gasgeben gar nichts, man gräbt sich nur noch tiefer ein. Schnee vor den Rädern beseitigen, Fußmatten als Anfahrhilfe benutzen (Schneeketten wären natürlich besser). Mit wenig Gas anfahren, gehts nicht vorwärts, Rückwärtsgang einlegen und so Start-

OPEL POST

36. Jahrgang
November/Dezember 1984

Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft. Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim — Verantwortlich: Karl Heinz Mai — Redaktion: Gisela Kröhner — 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 — Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen. — Fernsprecher: 06142-664879. (Fernschreiber: 418221-0) — Hausapparat: 4879 oder 3387 — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim.

Gurtwettbewerb

In einem Wettbewerb sucht die Deutsche Verkehrswacht nach einer Symbolfigur (nebst zugehörigem Slogan) für den Sicherheitsgurt, die ihn als „freundlichen Beschützer“ und „sympathischen Lebensretter“ darstellen soll. Hier kann jeder mitmachen. Zeichnungen und Slogans müssen bis zum Jahresende bei der Deutschen Verkehrswacht (5300 Bonn, Postfach) eingegangen sein.

spur vergrößern. Wichtig ist, daß dabei die Vorderräder immer geradeaus stehen.

10. Gebot

Von Überholern nicht zu schnellerem Fahren verleiten lassen. Auch nicht bei gleichem Wagentyp. Vielleicht hat der andere mehr Erfahrung, bessere Reifen oder einfach zuviel Schneid. Vorbei lassen.



Bald ist es soweit. Viele fahren dann wieder mit dem Wagen in den Winterurlaub, darunter nicht nur alte Hasen, sondern auch mancher Neuling am Steuer oder solche, die wenig Fahrpraxis bei winterlichen Straßenverhältnissen haben. Für sie besonders gelten die Gebote unserer Winter-Fahrschule auf dieser Seite. (Die Aufnahme wurde in Saalbach, einem romantischen Ort in Österreich mit 2.300 Einwohnern gemacht.)

Der 15-Punkte-Check für den Autowinter

Lackschäden ausbessern	
Lack/Chrom konservieren	
Türschlösser ölen	
Gummidichtungen einreiben	
Wischblätter erneuern	
Frostschutz in Scheibenwaschanlage	
Ölwechsel mit Mehrbereichs-/Winteröl	
Kühlwasser-Frostschutz bis -25°C	
Beleuchtung kontrollieren	
Reifenprofil mindestens 4 mm	
Batterie-Säurestand/-Spannung prüfen	
Zündung einstellen/neue Zündkerzen	
Bremsen überprüfen	
Luftfilter auf Winterbetrieb	
Unterbodenschutz ausbessern/erneuern	

Quelle: Deutsche BP Aktiengesellschaft



UNSERE PATENTABTEILUNG

Von Erfindern und Patenten

Vor einigen Jahren wurde unter der gleichen Überschrift über die Aufgaben der Patentabteilung berichtet. Sie wurde als wichtiges Bindeglied zwischen der schöpferischen Arbeit unserer Erfinder und dem Deutschen Patentamt, dem Bundespatentgericht und ausländischen Patentanwälten sowie Patentbehörden dargestellt. Inzwischen werden nach Gründung des Europäischen Patentamts im Jahre 1977 neben deutschen und ausländischen Schutzrechtsanmeldungen auch europäische Patentanmeldungen von der Patentabteilung eingereicht. Die Patentabteilung ist – so gesehen – Mittler und Wahrer von Erfinder- und Unternehmensinteressen und zugleich Gesprächspartner nach außen zur Wahrung und Durchsetzung der Firmeninteressen auf dem Gebiet technischer Schutz- und Urheberrechte. Diesmal wollen wir zeigen, wie Erfindungen und Patente dem technischen Fortschritt dienen und wie die Patentabteilung im Zusammenwirken mit unseren Erfindern die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte weltweit sichern hilft. Daneben werden Anregungen zur Aktivierung der Erfindertätigkeit gegeben.

Thomas A. Edison, mit über 1.300 Patenten der wohl erfolgreichste Erfinder, hat einmal gesagt, „Genius besteht zu einem Prozent aus Eingebung und zu 99 Prozent aus Schweiß“. Wenn aber diese in aller persönlichen Bescheidenheit getroffene Aussage grundsätzlich zutrifft, dann sind Umfang, Intensität und Qualität der Erfindertätigkeit weitgehend beeinflussbar, wenn die Bereitschaft, Schweiß zu vergießen und Fleiß zu investieren, nur entsprechend gefördert wird. Diese

Förderung wird allen Werksangehörigen zuteil.

Wichtige Brücke

Das Erfindungs- und das Vorschlagswesen bilden dabei eine wichtige Brücke zwischen den schöpferischen und mitdenkenden Mitarbeitern sowie unseren Produkten. Während das betriebliche Vorschlagswesen zusätzlich zu dem Anreiz hoher Prämien seit jeher durch Wettbewerbe und gezielte

Werbung zur Beteiligung und Einreichung von Verbesserungsvorschlägen anspornt und dadurch äußerst erfolgreich ist, konnte in den letzten Jahren bei der Mitarbeit auf dem Gebiet der Erfindungen und Patente ebenfalls ein erfreulicher Aufschwung festgestellt werden. Mitausschlaggebend für die erfolgreiche Ausweitung der Erfindertätigkeit dürfte wohl die im Jahre 1977 von dem früheren Opel-Generaldirektor und heutigem Executive Vice President von General Motors,

Alexander A. Cunningham, für die überseeischen GM-Werke außerhalb der USA ins Leben gerufene „Gesellschaft für Wissenschaft und Technik“ gewesen sein, kurz „STS“ (Science and Technology Society) genannt, der heute nahezu 300 Mitglieder angehören.

Stolze Bilanz

Mit der Aufnahme in diese Gesellschaft werden Mitarbeiter geehrt, die sich durch besondere erfinderische Leistungen auf technischem Gebiet zum Nutzen unseres Unternehmens ausgezeichnet und deren Ideen zu Schutzrechten geführt haben. Mehr als zwei Drittel aller „STS“-Mitglieder sind Opel-Mitarbeiter. Eine stolze Bilanz, die den Stellenwert der Opel-Erfinder in der weltweiten General Motors-Familie deutlich macht. Die alljährliche Erfinderehrung wird in absehbarer Zeit zum siebenten Mal stattfinden. Dabei werden wieder eine große Anzahl von „STS“-Mitglieder für ihre erfolgreiche Erfindertätigkeit geehrt und neue Mitglieder in die „STS“ aufgenommen.

Geräuschbildung gemindert

Im folgenden einige von vielen patentierten Erfindungen von Opel-Mitarbeitern, die zum Nachdenken anregen und gleichzeitig zeigen sollen, daß durch die schöpferische Mitarbeit der technische Fortschritt nicht nur unmittelbar an unseren Fahrzeugen gesichert und ständig weiterverbessert wird, sondern auch durch Verbesserungen an den Produktionsmitteln. Das auf einen verbesserten Diesel-Kolben erteilte deutsche Patent 26 59 100 schützt eine besondere Einsenkung des Kolbenbodens im Bereich des sogenannten Schußkanals der Wirbelkammer, die zu einer erheblichen Minderung der Geräuschbildung bei starker Motorerhitzung sowie zur Vermeidung vorzeitigen Hitzeverschleißes im Feuerstegbereich des Kolbens führte. Ausgangspunkt für das Entstehen dieser Erfindung waren Reklamationen, die es heute dank der verwirklichten Lösung nicht mehr gibt. Wie wertvoll diese Erfindung ist, wird auch an dem Interesse anderer Automobilfirmen an der Verwendung dieses Opel geschützten Kolbens deutlich. (Abb. links.)

Das Patentlizenzwesen

Damit ist ein anderes, sehr wichtiges Gebiet angesprochen, das ebenfalls von der Patentabteilung in enger Abstimmung mit der Geschäftsleitung und der Rechtsabteilung betreut wird – das Patentlizenzwesen. Hierunter versteht man die Lizenzvergabe eigener Schutzrechte an andere Firmen und umgekehrt – wenn für ein technisches Problem eine gute Lösung günstiger zu erwerben ist als eine Eigenentwicklung zu betreiben, also die Übernahme einer Lizenz von einem fremden Patentinhaber. Auch hier sind gute Opel-Schutzrechte wichtig und nützlich, um eine möglichst ausgeglichene Lizenzbilanz, also das Verhältnis von Lizenzeinnahmen zu Lizenzausgaben, aufzuweisen.

Vorrichtung zur Entlüftung

Ein Blick unter die Fahrzeugkarosserie unserer Kadett- und Ascona-Baureihe im Bereich des Kraftstoffeinfüllrohrs, also bei den Hinterrädern, läßt ein kombiniertes Entlüftungsventil mit Sammelbehälter nach dem Opel-Patent 28 48 546 erkennen, das am Einfüllrohr befestigt und in dessen Innenraum ein Rückschlagventil angeordnet ist. Es hat die Aufgabe, im normalen Betriebszustand des Fahrzeugs

alle Be- und Entlüftungsfunktionen des Kraftstoffbehälters zu gewährleisten. Außerdem nimmt es in extremen Fahrsituationen oder bei extremer Kraftstofferwärmung etwa überbrachten Kraftstoff in den Sammelbehälter auf und führt ihn in den Tank zurück. Schließlich ist bei von der Normallage stark abweichenden Stellungen des Fahrzeuges, etwa in Unfallsituationen, wenn gar das Fahrzeug auf der Seite oder dem Dach liegen bleibt, sichergestellt, daß kein Kraftstoff durch das Entlüftungssystem des Kraftstoffbehälters ins Freie austreten kann. Gerade letzteres erfüllt auch eine sogar in einer Vorschrift festgelegte wichtige Sicherheitsbedingung und dient damit auch dem Umweltschutz.

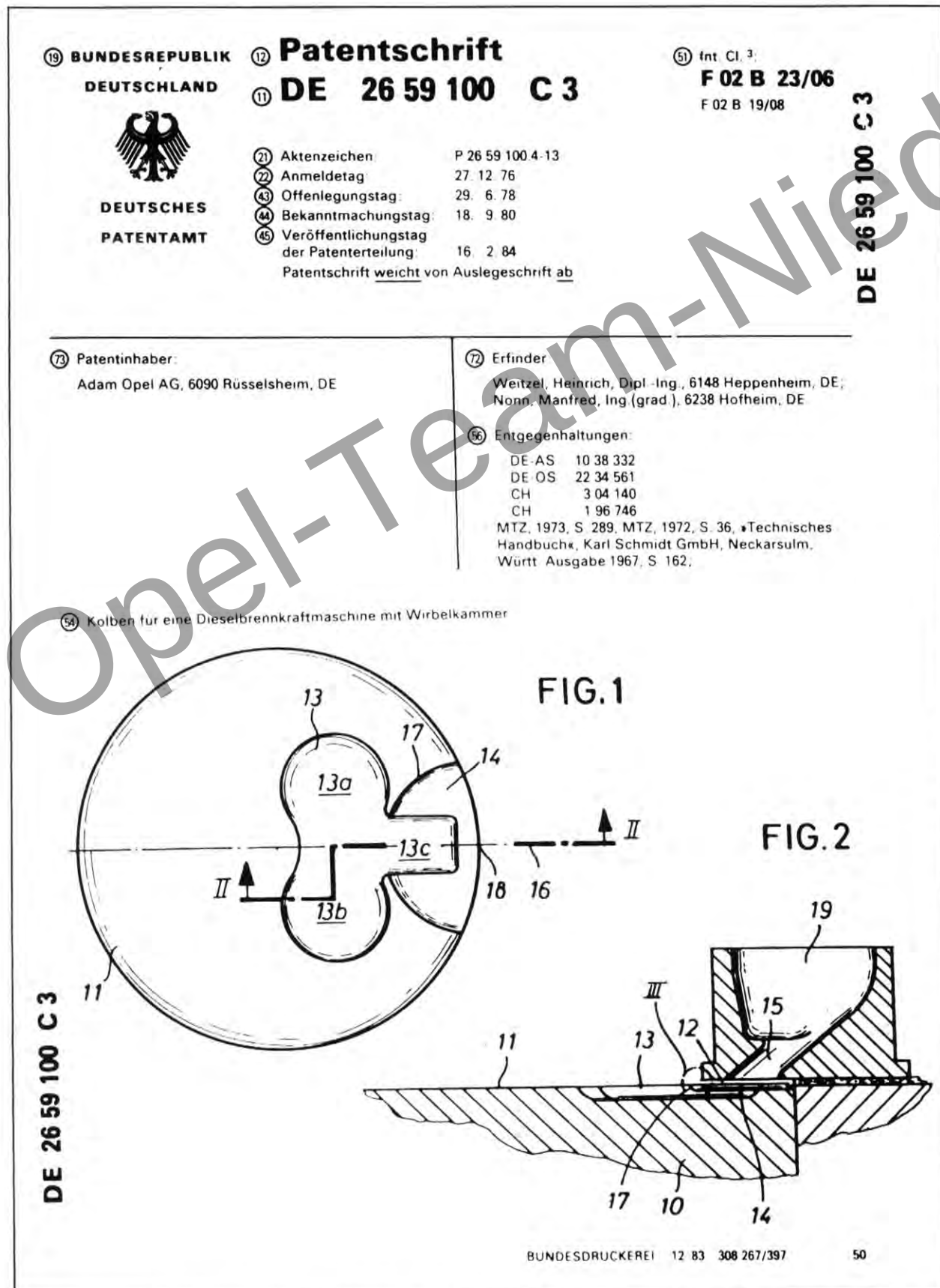
Aufkohlungsverfahren

Ein weiteres Beispiel einer patentierten Erfindung wurde im Werk Kaiserslautern verwirklicht. Hier handelt es sich um ein verbessertes Aufkohlungsverfahren an einem Trommelofen der Härterei, in dem vorwiegend Lagerbuchsen und andere Kleinteile oberflächengehärtet werden. In dem Patent 24 50 750 wurde unter Schutz gestellt, daß das Aufkohlungsgas mit mindestens Schallgeschwindigkeit in den Ofenraum abgeblasen wird. Durch die Erfindung wird eine gleichmäßigere Durchmischung der gesamten Ofenatmosphäre herbeigeführt und eine raschere Anreicherung der Aufkohlungsflächen an den Werkstücken mit Kohlenstoff erreicht, was die Aufkohlungszeit bei erhöhtem Ofendurchsatz herabsetzt. Inzwischen arbeiten mehrere Härteöfen erfolgreich nach dem neuen Verfahren.

Ansehnliche Vergütung

Die aus Platzgründen nur wenigen Beispiele mögen stellvertretend für viele andere Erfindungen von Opel-Mitarbeitern stehen. Es ist daran gedacht, Opel-Schutzrechte den interessierten und zuständigen Stellen im Hause in stärkerem Maße als bisher zur Kenntnis zu bringen, nicht nur, um damit Anregungen zu geben, sondern auch um Anwendungsmöglichkeiten überall auszuschöpfen. Bleibt noch anzumerken, daß alle durch Schutzrechte gesicherten Erfindungen, wenn sie benutzt werden, nach den Bestimmungen des Arbeitnehmer-Erfindergesetzes vergütet werden, so daß zu der Erfinderehre oftmals auch noch ein ansehnlicher materieller Betrag hinzukommt. Beides zusammen und die Gewißheit, mit jeder schutzfähigen und realisierbaren Erfindung mitzuwirken am technischen Fortschritt unserer Produkte und unseren Fabrikationsstätten, mag für viele Ansporn und Anreiz sein, sich Gedanken zu machen und ihre erfinderischen Ideen und Lösungen der Patentabteilung einzureichen.

J. R.



Patentschrift DE 26 59 100: Einsenkung (14) im Diesel-Kolbenboden, eines der im Text erwähnten Beispiele für Erfindungen von Opel-Mitarbeitern.

Design-Preis

Mit dem erstmals in diesem Jahr verliehenen Preis „Car Design Award 1984“ zeichnete jetzt eine internationale Fachjury den Opel Junior aus. Dieser auf der IAA '83 vorgestellte Ideenträger in Form eines munteren Viersitzers für junge Leute gewann als herausragende Automobil-Designarbeit die Kategorie „Zukunftsstudien“. Mit ihrer Wahl würdigte die Jury jene Vielzahl neuer technischer und kreativer Lösungen, die den Junior auch bei der Innenraumgestaltung kennzeichnen.



Die Aufnahme entstand während einer der vier Veranstaltungen in der Mehrzweckhalle des Werkes Rüsselsheim.

INFORMATIONSVORANSTALTUNGEN FÜR VORGESETZTE

„Technologische Entwicklung – eine positive Herausforderung“

Im Oktober fanden – wie bereits zum ersten Male in dieser Form im Frühjahr 1983 – Informationsveranstaltungen für alle Vorgesetzten in den drei Werken unseres Unternehmens statt. Weit über 3.000 Teilnehmer, vom Meister und Gruppenführer bis zum Hauptabteilungsleiter, erhielten während der insgesamt sieben Treffen (vier in Rüsselsheim, zwei in Bochum und eines in Kaiserslautern) von Vertretern der einzelnen Bereiche eine Fülle von Informationen. Hinzu kam noch eine Veranstaltung mit dem gleichen Tagungsablauf für Betriebsräte aus allen Werken. Die Veranstaltungsreihe stand in diesem Jahr unter dem Motto „Mit neuen Techniken und Methoden die Leistungsfähigkeit des Unternehmens sichern“. Den Referaten schloß sich eine lebhaft diskussion an. Die Teilnehmer konnten ihre Fragen und Anregungen schriftlich auf extra dafür vorbereiteten Karten einreichen oder direkt über Saalmikrofone stellen und damit intensiv auf die sie besonders interessierenden Aspekte eingehen. Auch diese Veranstaltungsreihe wurde nach Aussagen aus dem Teilnehmerkreis sehr positiv aufgenommen. Hier noch in kurzen Zügen Einzelheiten über den Ablauf.

In Abwesenheit von Generaldirektor Ferdinand Beickler, der in den Tagen, als die Tagung stattfand, erkrankt war, hieß R. E. Durkin, Leiter des Finanzwesens, die Teilnehmer willkommen und verdeutlichte die Wichtigkeit für das Unternehmen, sich der neuen technischen Mittel zu bedienen und moderne Methoden anzuwenden, um Produkte höchster Qualität und Zuverlässigkeit zu geringstmöglichen Kosten herzustellen. Nur auf diese Weise sei es möglich, im Wettbewerb zu bestehen.

Einsatz gewürdigt

Generaldirektor Beickler hatte ein Grußwort an die Teilnehmer gerichtet, das verlesen wurde und die Notwendigkeit unterstrich, die Folgen des Arbeitskampfes rasch zu überwinden und mit den Problemen fertig zu werden, die mit der Diskussion über die Verringerung der Schadstoff-Emission zusammenhängen.

F. Beickler würdigte dabei den großen Einsatz der Belegschaften in der Phase nach dem Streik und in der Anlaufperiode für die 85er Modelle, der eine materielle Anerkennung auch durch die Zahlung eines 13. Monatseinkommens für den weitaus größten Teil der Mitarbeiter erfahren habe.

In seiner Botschaft betonte der Vorstandsvorsitzende, daß es entscheidend darauf ankomme, sich mit den neuen Technologien geistig auseinanderzusetzen und eine positive Einstellung gegenüber den veränderten Bedingungen einzunehmen; Flexibilität und Mobilität gelte es zu praktizieren; die technischen Neuerungen seien als Chance zu begreifen.

Technologischer Wandel

Visualisierte Vorträge hielten dieses Mal Repräsentanten der Bereiche Produktentwicklung und Konstruktion, Fertigung, Qualitätsförderung und Qualitätskontrolle, Management Informations-Systeme, Beschaffungswesen, Personal- und Sozialwesen, Verkauf, Finanzwesen sowie Öffentlichkeitsarbeit. (Im Hinblick auf die besondere Bedeutung des von PEK-Direktor F. W. Lohr gehaltenen Referates über Aktivitäten in der PEK wird hierüber gesondert berichtet.) – Den wesentlichen Inhalt der Präsentation des Bereichs Fertigung bildeten grundsätzliche Aussagen über Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch den Einsatz moderner Produktionsmethoden, die zugleich die Qualität der Produkte verbessern, aber auch zur notwendigen Bereitschaft der Führungskräfte, den technologischen Wandel in der Organisation zu akzeptieren und hierbei aktiv mitzuwirken. – Maßnahmen zur Steigerung der Qualität und ihrer fortlaufenden Überprüfung behandelten die Beiträge des Bereichs Qualitätsförderung und Qualitätskontrolle sowie des Beschaffungswesens, das – wie bekannt wurde – im übrigen auf modernste Materialanlieferungsverfahren und verbesserte Dispositionsmechanismen umgestellt hat.

Mehr Flexibilität

MIS informierte über Schwerpunkte des Einsatzes neuer Computer-Technologie im Unternehmen unter Einbezug der Büroautomation; dabei wurde deutlich, daß gerade auf diesem Sektor noch viele Möglichkeiten offenstehen. – Der Bericht des Personal- und Sozialwesens zeigte Auswir-

kungen der neuen Techniken und Methoden auf die Mitarbeiter auf, betonte das Erfordernis zu verstärkten Maßnahmen auf dem Gebiet der Weiterbildung und appellierte gleichfalls an die Bereitschaft, die neuen Entwicklungen, die ein höheres Maß an persönlicher Flexibilität verlangen, positiv mitzutragen. Weiterhin wurden wichtige Aspekte der neuen tariflichen Regelungen über die Arbeitszeit und über den Vorruhestand dargelegt.

Marktentwicklung

Der Verkauf gab einen Überblick über die Marktentwicklung in Europa, informierte über den Stand der Abgas-Diskussion und vermittelte Eindrücke sowie erste Ergebnisse nach der Einführung des neuen Kadett.

Ferner wurden bestimmte Marketing-Methoden erläutert und Anwendungsbeispiele für neue Kommunikationssysteme im Verhältnis Händler/Werk dargestellt. – Die Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte bei der Anwendung neuer Techniken und Methoden sowie ein Ausblick auf das Kalenderjahr 1984 und die folgenden Jahre standen im Mittelpunkt der Ausführungen des Finanzwesens.

Am Ende der Informationsveranstaltung erfuhren die Teilnehmer interessante Einzelheiten über die PR- und Pressearbeit im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Kadett-Modells.

Dabei kamen gleichermaßen Schwierigkeiten als auch anspornende Ereignisse zur Sprache, die insgesamt ein äußerst lebendiges Bild der Aktivitäten des Bereichs Öffentlichkeitsarbeit zeichnen.

Vorbehalte überwinden

Dr. Schlotfeldt, der die nach den Referaten stattgefundene Diskussion leitete, faßte abschließend das Konferenz-Ergebnis zusammen, indem er die technologische Entwicklung als eine positive Herausforderung bezeichnete, deren Bewältigung wesentlich von der Mitarbeit und der Unterstützung der Vorgesetzten abhängt.

Er verwies dabei auf die jüngeren Mitarbeiter, die zum Teil schon mit den neuen Techniken aufgewachsen seien und sie ohne jegliche Voreingenommenheit in der Praxis möglichst optimal anwenden würden, während bei älteren Führungskräften nicht selten noch Vorbehalte spürbar seien, die es zu überwinden gelte.

Er wies auch auf die mit der Konferenz erstrebte Verbesserung der internen Kommunikation hin und beendete die Veranstaltung mit den Worten „Im Miteinander können wir die Probleme meistern, und in der Zusammenarbeit werden wir auch in Zukunft die Leistungsfähigkeit des Unternehmens und damit die Arbeitsplätze und das Einkommen für uns und unsere Familien sichern können.“ Rd.

„Eckdaten“

Das Bundeskabinett hat am 7. November bekräftigt, daß vom 1. Januar 1989 an nur noch schadstoffarme Autos zugelassen werden sollen. Wagen mit einem Hubraum von 2 Litern und mehr sollen bereits ab 1. Januar 1988 bei der Neuzulassung mit einer Abgasreinigungstechnik ausgestattet sein, die den amerikanischen Vorschriften entspricht.

Diese beiden Termine bezeichnete Bundesfinanzminister Stoltenberg nach der Kabinettsitzung als die beiden Eckdaten für die Einführung schadstoffarmer Autos und für eine vorübergehende steuerliche Förderung umweltbewußter Autofahrer.

Der Gesetzentwurf für die steuerlichen Regelungen ist jetzt vom Kabinett verabschiedet worden. Die Straßenverkehrszulassungsordnung soll bis zum Jahresende an dieses Konzept zur Einführung schadstoffarmer Autos angepaßt werden. Die steuerlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen für das Automobil der Zukunft zeichneten sich jetzt klar ab, sagte Stoltenberg.

AUTO UND WALDSTERBEN

AvD: „Verdacht genügt nicht“

Der Automobilclub von Deutschland (AvD) verfolgt mit Sorge die sich im Zuge der Umweltdebatte entwickelnde Autofeindlichkeit. Obwohl zur Zeit weltweit noch keinerlei wissenschaftliche Erkenntnisse vorlägen, nach denen die Autoabgase das Waldsterben verursachen, werde in unverantwortlicher Weise dem Auto als „Baummörder“ die Hauptrolle zugewiesen, betont der AvD in einer kürzlich veröffentlichten Stellungnahme.

Ständig neue Zahlen

Für bedenklich hält es der AvD, daß quer durch alle Parteien und gesellschaftliche Gruppen dieser These kritiklos gefolgt wird. Es bewahrheitete sich wieder einmal mehr, daß man nur hartnäckig und immer wieder etwas behaupten müsse, damit es zum Schluß zur Wahrheit werde. Täglich würden neue Prozentzahlen über den Schuldanteil des Autos genannt. Das beginne bei 3 bis 13 Prozent. Ein Verband, der sich Vorteile vom Katalysator erhoffe, setze die Marke auf 25 Prozent und ein Ministerpräsident, in dessen Land die meisten und die höchsten Schornsteine stehen, halte mit 51 Prozent den absoluten Rekord.

„Teutonische Hektik“

„Unsere westlichen EG-Partner sind voller Unverständnis für diese 'teutonische' Hektik. Auch sie wissen, daß an den deutschen Autobahnen, einschließlich der Mittelstreifen, die Natur grünt. Gerade hier müßte jedoch die der Dauerberieselung mit Auspuff-Schadstoffen ausgesetzte Natur zuerst sterben. Nicht anders in unseren Städten, wo die vom Auto-Verkehr umrandeten Alleen und Parks grünen und blühen.“ Verwundert zeigt sich der AvD auch darüber, daß der Flugverkehr vom Vorwurf der Luftverschmutzung völlig ausgeschlossen bleibt. „Auf Deutschlands größtem Airport in Frankfurt landet und startet jede

Minute ein Flugzeug. Jedermann kann dabei sehen, welche Abgasfahne die Jets hinter sich herschleppen und in den Frankfurter Stadtwald absenken. Doch der Wald steckt den Schmutz weg, er ist nicht mehr und nicht weniger geschädigt als andere Wälder.“

Zurück zum Auto: Da die Schadstoffe aus dem Auto schwerer sind als die Luft, in die sie gestoßen werden, stelle sich nach Meinung des AvD die Frage, warum, weit weg vom direkten Schadstoffausstoß, die Wälder in unseren Mittelgebirgen sterben, obwohl dort kaum Auto-Verkehr stattfindet. Hier handele es sich um ein Phänomen, das zunächst dringend geklärt werden müsse. „Es besteht der begründete Verdacht, daß die Großfeueranlagen mit Kohleverbrennung die kapitalen Luftverschmutzer sind. Ihre hohen Schornsteine reichen in Luftsphären, die die schweren Schadstoffe tragen (wie auch Segelflugzeuge) und bis zu den Mittelgebirgen transportieren.“

„Unseriöses Verfahren“

„Die Heilung der Wälder wird jetzt weiterhin von einem Tempolimit erhofft. Aber auch hier werden für etwaige Heilerfolge abenteuerliche Prozent-Prognosen abgegeben. Man weiß es nicht genau, es könnte sein, aber es kann auch nicht sein. Dieses Verdachtsverfahren ist höchst unseriös. Der AvD schließt sich hier keinen Spekulationen an. Wissenschaftler sollten in dieser Jahrhundertfrage fundamentale Grundlagenforschung betreiben und klare und gestützte Gutachten vorlegen.“

Mit allem Nachdruck erklärt der AvD am Schluß seiner Stellungnahme, wenn seriöse wissenschaftliche Erkenntnisse vorlägen, die dem Auto eine Hauptschuld am Waldsterben nachweisen, er zu allen Maßnahmen stehen würde, die dem Schutze der Natur dienen.



Aus Platzgründen konnten wir in der letzten Ausgabe nur noch kurz über die Autoausstellung („Autos – Avus – Attraktionen“) in Berlin berichten. Die besondere Attraktion des ausgedehnten Opel-Standes mit der gesamten Produktpalette war der „Auto-See“, in dem sechs neue Kadett in einem 27 Meter langen und 12 Meter breiten Becken buchstäblich im Wasser standen. Optisch natürlich, denn in Wirklichkeit standen sie auf Hebebühnen – mit den Rädern genau „auf“ der Wasseroberfläche. Besucher hatten zwei Karpfen in den See

geschmuggelt, so daß der Volksmund den Kadett sofort als „Hecht im Karpfenteich“ bezeichnete. Der Opel-Stand wurde so zu einer besonderen Attraktion. Im übrigen ist Berlin – genau wie Frankfurt – eine Auto-Messe wert. Mit dem übergreifenden Motto „Auto aktuell – sparsam – sicher – leistungsstark“ hatte die Berliner Messegesellschaft (AMK) mit den ins Schwarze getroffen. Nichts schien hierbei selbstverständlicher, als die Bedeutung der Umweltfreundlichkeit wie überhaupt den Meinungsaustausch um die Zukunft der au-

tomobilen Gesellschaft gleich mit einzuschließen. Doch entscheidend für die Beurteilung des Geschehens unter dem Berliner Funkturm ist in erster Linie die Frage nach der Resonanz, die es in der Öffentlichkeit auslöste. Sie übertraf, das darf im nachhinein festgestellt werden, alle Erwartungen. 116.000 Besucher wurden registriert. Unverkennbar war dabei das außerordentlich rege Interesse selbst am Fortschritt im Detail und erstaunliches Fachwissen bei der heranwachsenden Führerscheingeneration.

gung der Mängel übernommen. Dazu zählt auch der Verlust des Kühlerfrostschutzmittels.

OPEL-GARANTIE

Sonderservice für Kühlsystem

Einen Sonderservice für das gesamte Kühlsystem aller Opel-Fahrzeuge bieten die autorisierten Opel-Vertragshändlerbetriebe rechtzeitig vor Beginn der kalten Jahreszeit an.

Jeder Opel-Fahrer, der dort das Kühlsystem seines Fahrzeugs überprüfen läßt, erhält ein Zertifikat mit Garantie für die einwandfreie Funktion.

Diese Garantiezusage ist bis zum 28. Februar 1985 gültig. Im Rahmen des Sonderservice werden überprüft: Der

Kühler, die Kühlmittelschläuche, die Heizungsschläuche, die Schlauchanschlüsse, Dichtheit und Zustand der Wasserpumpe, die Keilriemenspannung sowie Kühlmittelstand beziehungsweise Frostschutz.

Sollten innerhalb der Garantiezeit Mängel auftreten, die weder auf unsachgemäße Behandlung nach der Überprüfung noch auf einen Unfall zurückzuführen sind, werden alle Material- und Arbeitskosten für die Beseiti-

Sonderschichten

Im Zusammenhang mit den zwei Sonderschichten am 3. und 10. November in Rüsselsheim hat sich die Geschäftsleitung verpflichtet, bis zum 31. Mai 1985 keine Kündigungen wegen Auftragsmangels auszusprechen, weiterhin bis zum 31. März 1985 keine Kurzarbeit durchzuführen.

Die Verpflichtungen der Geschäftsleitung stehen unter der Voraussetzung, daß kein Zusammenbruch des Automobilmarktes mit Auswirkungen auf die Adam Opel AG erfolgt oder ein Zusammenbruch der Firmenproduktion eintritt (Katastrophenfälle).

Grati 1984

Am 30. November konnte die Grati '84 vom Girokonto abgebolt werden. Es war in der Regel eine 13. Monatsentlohnung – abzüglich des bereits im Januar/Februar gezahlten Vorschusses auf das Weihnachtsgeld.

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen und finanziellen Lage des Unternehmens hat die Firma diese Entscheidung getroffen, um den Einsatz der Werksangehörigen, gerade in den letzten Wochen und Monaten, anzuerkennen. Das Unternehmen knüpft daran auch die Erwartung, daß es gemeinsam gelingt, die vor uns liegenden Probleme zu lösen.

Komfortvorteil

Ganz neu bei Opel – und vor allem in der Klasse des Kadett überhaupt – ist bei den fünftürigen Modellen die Gurthöhenverstellung für die Vordersitze. Mit ihr läßt sich der obere Gurtverankerungspunkt an der B-Säule um plus/minus 50 mm in der Höhe variieren. Die mittlere Stellung von insgesamt fünf Einrastungen stellt das in langen Versuchsreihen ermittelte Maß dar, das sich für den weitaus größten Teil der Bevölkerung ideal erweist.

Sehr hoch gewachsene Fahrer können die Gurtverankerung um 25 oder 50 mm nach oben verlegen, Menschen mit geringer Körpergröße um 25 oder 50 mm nach unten.

Komfortabel ist auch die Bedienung der Höhenverstellung. Sie geschieht



ganz ohne Werkzeug nach dem Betätigen einer selbstarretierenden Entriegelungstaste.

Damit ist die Gurtverstellung auch dann kein Problem, wenn sie häufiger praktiziert wird – etwa wenn Ehepartner mit deutlichem Größenunterschied wechselweise das Fahrzeug benutzen.

Fragen und Antworten zur Abgasgesetzgebung

Mit dem Kabinettschluß der Bundesregierung vom 19. September 1984 ist die Umweltdiskussion neu entbrannt. Mit der Broschüre „Auto + Umwelt“ hat das Unternehmen schon sehr früh die Öffentlichkeit ausreichend informiert. (Diese Broschüre ist übrigens inzwischen erweitert und auf den neuesten Stand gebracht worden.) Hier noch ergänzend Antworten auf einige immer wieder gestellte Fragen:

„Wenn ich mir heute einen Opel kaufe – kann ich diesen nach der Gesetzesänderung weiter fahren?“

Ja, und zwar noch lange. Denn der Gesetzgeber stellt auf jeden Fall sicher, daß für die Lebensdauer dieser Fahrzeuge der dafür erforderliche Kraftstoff zur Verfügung steht.

„Könnte ich mit einem Fahrzeug, das ich heute kaufe, zu einem späteren Zeitpunkt unverbleiten Kraftstoff fahren?“

Mit den festgelegten Werten für unverbleiten Kraftstoff – Normalbenzin 92 Oktan und Super 96 Oktan – können die heutigen Normalbenzinmotoren ohne weiteres auskommen. Für die heutigen Superbenzinmotoren – das gilt nicht nur für Opel, sondern auch für andere Fabrikate – wäre dies jedoch nicht ausreichend. Aber, wie schon gesagt, die Verfügbarkeit des notwendigen Superkraftstoffes wird in jedem Fall gewährleistet sein.

„Wieso wird der Katalysator beim Tanken von verbleitem Kraftstoff unwirksam?“

Die engen Kanäle innerhalb des Katalysators sind mit den Edelmetallen Platin, Rhodium und Palladium beschichtet. Da das Blei aus dem Kraftstoff diese Edelmetalle wirkungslos macht, ist unverbleiter Kraftstoff zwingend notwendig. Außerdem wird die Lambda-Sonde durch Ablagerungen funktionsunfähig.

„Wann verliert der Katalysator seine Wirkung, und wann muß er ausgetauscht werden?“

Das ist abhängig vom individuellen Fahrstil und der sorgfältigen Ein-

haltung der erforderlichen Wartung. Bei hoher Fahrzeugbelastung kann zum Beispiel ein Austausch durchaus bereits nach 40.000 Kilometern notwendig werden. Bei niedrigerer Belastung kann er dagegen durchaus auch mehr als 100.000 Kilometer halten. Der Katalysator muß aber immer dann ausgetauscht werden, wenn verbleiter Kraftstoff getankt wurde.

„Was wird ein neuer Katalysator kosten, wenn der alte aus vorgenannten Gründen ersetzt werden muß?“

Die Kosten dürften zwischen DM 500,- und DM 800,- liegen.

„Wie merke ich denn, daß der Katalysator durch falsches Tanken oder Verschleiß nicht mehr funktioniert?“

Selbst kann man es leider nicht feststellen. Um sicher zu sein, muß man eine Abgaskontrolle vornehmen lassen.

„In welchen Abständen werden in Zukunft die Abgase der Fahrzeuge überprüft?“

Geplant ist eine Ergänzung der Straßenverkehrszulassungsordnung, wonach alle Fahrzeuge mit oder ohne Katalysator jährlich einmal untersucht werden müssen.

„Ist es wahr, daß Fahrzeuge mit Katalysatoren mehr Kraftstoff verbrauchen?“

Ja, im Vergleich zu heutigen Normalbenzin-Motoren geringfügig mehr, im Vergleich zu heutigen Superbenzin-Motoren wahrscheinlich deutlich mehr.

„Kann man heute schon Fahrzeuge mit Katalysator fahren?“

Da Katalysator-Fahrzeuge zwingend mit unverbleitem Benzin gefahren werden müssen und ein flächendeckendes Tankstellennetz mit unverbleiten Kraftstoffen frühestens Mitte 1985 zu erwarten ist, ist der sinnvolle Einsatz zu einem früheren Zeitpunkt nicht gegeben.



Trotz der winterlichen Wetterlage in dieser Jahreszeit wollen wir den Lesern diese in Korsika gemachte und erst kürzlich auf unseren Schreibtisch gelangte Aufnahme nicht vorenthalten: Die Kurven sind in beiden Fällen beachtenswert. Übrigens: Bei einem Windkanal-Vergleichstest des Magazins „Stern“, das der Frage nachging, wer „Weltmeister im Windkanal“ ist, setzte der Kadett sich gegen die Konkurrenz in seiner Klasse durch. Laut „Stern“ ist er neuer „Luftwiderstandsweltmeister“.

BETRIEBSRÄTEVERSAMMLUNG '84 IN BOCHUM

„Auf ein gemeinsames Ziel hinarbeiten“

Das Betriebsverfassungsgesetz schreibt vor, daß der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates einmal im Jahr eine Betriebsräteversammlung einzuberufen hat. Betriebsräte der drei Werke, der Niederlassung Berlin und von GM-Berlin sowie Gesamtjugendvertreter nahmen an der diesjährigen Konferenz vom 22. bis 24. Oktober in Bochum teil. Dazu waren am zweiten und dritten Konferenztag als Gäste die Vorstandsmitglieder H. W. Gäb, D. M. Ross und Dr. W. Schlotfeldt sowie weitere Führungskräfte aus dem Unternehmen anwesend, außerdem Vertreter der IG-Metall und der DAG. Der Tagungsablauf sah Grußworte, Berichte, ein Gastreferat von Lothar Zimmermann, Geschäftsführendes Mitglied des DGB-Bundesvorstandes, sowie an jedem Tag eine ausgedehnte Aussprache vor. Rund 20 Teilnehmer nahmen an den Diskussionsrunden teil. Zwei Anträge wurden verabschiedet. Einmal wurde die Herabsetzung der Dienstjahre bei Arbeitsjubiläen, im zweiten Antrag eine Übernahme aller Auszubildenden nach der Abschlußprüfung in ein unbefristetes Vollarbeitsverhältnis gefordert. Versammlungsleiter war in diesem Jahr GBR-Vorsitzender Rudi Hahn.

Eröffnet wurde die Versammlung mit einem Grußwort des Leiters der Bochumer Werke, Walter Pihan, und einer Ansprache von Lutger Hinse, Erster Bevollmächtigter der Verwaltungsstelle Bochum der IG-Metall. Der Vorsitzende der Gesamtjugendvertretung, Jürgen Leber (Rüsselsheim), und der Gesamtvertrauensmann der Schwerbehinderten, Hans Rosenstock (Bochum), erstatteten besondere Berichte; der stellvertretende GBR-Vorsitzende Rudolf Müller hielt das Hauptreferat. Ein weiterer Höhepunkt der Tagung war der Bericht der Geschäftsleitung, den das BVG ebenfalls vorschreibt und der von Dr. Schlotfeldt gegeben wurde.

Empfang der Stadt

Abends hatte der Oberbürgermeister von Bochum, Heinz Eikelbeck, Teilnehmer und Gäste zu einem Empfang der Stadt gebeten, der aus gezeig-

liche Freude bei den einen, Enttäuschung bei den anderen. Die Rüsselsheimer hatten es besser – sie waren in die Rolle des neutralen Beobachters geschlüpft, soweit man das beim Fußball überhaupt sein kann. Vorher, beim Empfang, betonte der Oberbürgermeister die Bedeutung des Werkes für die Stadt und auch die Wichtigkeit solcher Konferenzen, durch die der Meinungsaustausch gefördert werde.

„Positive Effekte“

Die jeweils sehr langen Ausführungen von Rudolf Müller und Dr. Walter Schlotfeldt können aus Platzgründen natürlich nur gestreift werden. Der Rechenschaftsbericht des GBR war in zwei Abschnitte aufgeteilt. Im ersten Teil ging es hauptsächlich um die allgemeine Wirtschaftslage, das interne Rationalisierungsschutzabkommen, den Arbeitskampf im Sommer und Fragen zum Umweltschutz, vor allem



Den Bericht des GBR gab Betriebsrat Rudolf Müller (links). – Den Bericht der Geschäftsleitung erstattete Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt (Mitte), während Vorstandssprecher Hans-Wilhelm Gäb zweimal in der Diskussion das Wort ergriff und engagiert auf die Abgasproblematik und die Anstrengungen der Firma auf diesem Gebiet einging.



Die Wirklichkeit sähe anders aus. So habe erst kürzlich die Bundesbank hervorgehoben, die Wirtschaft habe nach den Arbeitskämpfen im Frühjahr rasch wieder Tritt gefaßt. Sicher, so Müller, habe der fast siebenwöchige Streik auch seinen Tribut gefordert, jedoch sei die Konjunktur keinesfalls von ihm gebrochen worden, im Gegenteil, er habe letztlich positive Effekte ausgelöst.

Vielseitige Arbeit

Rudolf Müller ging auch ausführlich auf das Rationalisierungsschutzabkommen bei uns beziehungsweise auf die Verhandlungen darüber ein und betonte, man habe zwar nicht alle Forderungen durchsetzen können, aber immerhin den Kündigungsschutz sowie Lohn- und Gehaltsgarantien erreicht. Es sei eine „richtungweisende“ Betriebsvereinbarung zustande gekommen. Er sah in der Regelung einen positiven Schritt, dem weitere folgen müßten. Dies gelte vor allem für eine befriedigende Lösung der Vorruhestandsregelung. Ausführlich behandelte der Sprecher des GBR auch die vielseitige Arbeit dieses Gremiums und die seiner Ausschüsse. Er nannte Zahlen, Daten und Fakten, aus denen hervorging, was in den letzten Monaten auf vielen Gebieten in Angriff genommen beziehungsweise erarbeitet wurde. Die Lohngestaltung im Unternehmen war ebenfalls ein wichtiger Referatspunkt, genau wie die Themen

die Zusammenarbeit und damit die Lösung von Problemen bejaht wird. Doch bei vielen Problemen ist Eile geboten. Wir können nicht bummeln.“

Zukunftssicherung

Den im Betriebsverfassungsgesetz vorgesehenen Bericht der Geschäftsleitung auf Betriebsräteversammlungen gab Dr. W. Schlotfeldt, der anfangs betonte, er wolle verschiedene Punkte und Aspekte von vornherein ausklammern, weil darüber mit den Betriebsräten in den Wochen und Monaten zuvor bereits ausgiebig verhandelt worden sei. Dazu komme die kurz vorher stattgefundene Informationsveranstaltung für Führungskräfte, an der auch die Betriebsräte teilgenommen hätten und auf der eine Fülle von Informationen gegeben worden sei. Die wirtschaftliche Lage der Bundesrepublik im allgemeinen und die des Unternehmens im besonderen war einer der Referatspunkte, genau wie die Investitionspolitik der Firma, die auf Zukunftssicherung ausgerichtet sei. Ergänzungen und Erläuterungen zum Geschäftsbericht für 1983 sowie die positive Belegschaftsentwicklung im laufenden Jahr gehörten ebenfalls zum Themenkatalog des Berichtes.

Hohe Abwesenheitsrate

Auch die organisatorische Struktur des Unternehmens kam zur Sprache, deren Überprüfung dem Ziele diene,

die Leistungsfähigkeit der Firma zu steigern. Ebenfalls waren die neuen Techniken, die Modernisierung der Produktionsanlagen, die Informationssysteme PAISY und BEES in das Referat eingeschlossen. Ein Problem, das die Geschäftsleitung besonders bedrückte, sei die hohe Abwesenheitsrate. Es könne nicht hingenommen werden, daß einzelne Mitarbeiter, aus welchen Gründen auch immer, sich in die Krankheit flüchteten, um ihr Arbeitspensum von anderen mit erledigen zu lassen.

Dr. Schlotfeldt fragte die Konferenzteilnehmer, ob es plausible Erklärungen für das zunehmende Ansteigen der Abwesenheitsrate und welche Möglichkeiten zur Abhilfe es gebe. Mit dem An- und Abstempeln habe man unterschiedliche Erfahrungen in den

einzelnen Werken gemacht. Der Schichtanfang bereite im großen und ganzen keine Probleme, zum Schichtende sei die Anwesenheit am Arbeitsplatz jedoch mit steigender Tendenz unbefriedigend. Die Themen Aus- und Weiterbildung sowie die jüngste Aufstockung der Zahl der Ausbildungsplätze nahm ebenfalls breiten Raum im Bericht der Geschäftsleitung ein.

Die Arbeitsbeziehungen

Die Arbeitsbeziehungen, vor allem die zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat, hätten seit der letzten Konferenz leider keine wesentliche Verbesserung erfahren. Bestimmte Vorkommnisse und Unterstellungen hätten die Geschäftsleitung nachdenklich gestimmt und hätte sie veranlaßt, ihr Verhalten gegenüber dem Betriebsrat kritisch zu überdenken. Der Arbeitskampf im Sommer sei zwar Vergangenheit, könne an dieser Stelle aber nicht völlig unerwähnt bleiben, vor allem nicht das Verhalten gegenüber den Arbeitswilligen. Es seien Wunden geschlagen worden, und es werde Zeit brauchen, bis sie vernarbt seien. Dr. Schlotfeldt betonte abschließend: „Alle im Unternehmen sind aufeinander angewiesen; im Interesse des Ganzen müssen wir zusammenarbeiten und auf ein gemeinsames Ziel hinarbeiten...“

Fortsetzung Seite 13



Bildausschnitt mit einigen der Konferenzteilnehmern und Gästen.



Der Geschäftsführende Ausschuss des Gesamtbetriebsrates. Von links die Betriebsräte Rolf Breuer und Heinrich Beiske (Bochum), GBR-Vorsitzender Rudi Hahn und sein Stellvertreter Rudolf Müller, (Rüsselsheim) sowie Dieter Krüger (Kaiserslautern). Am Rednerpult Jürgen Leber, Gesamtjugendvertretung.

nem Anlaß im VIP-Raum des Ruhrlandstadions stattfand: An diesem Abend wurde nämlich ein Nachholspiel zwischen den Bundesligamannschaften von Bochum und Kaiserslautern ausgetragen, das die Bochumer überlegen mit 3:0 gewannen. Gemischte Gefühle bei den auf der Ehrentribüne sitzenden Teilnehmern und Gästen der Konferenz: überschwäng-

zum Katalysator und zum Tempolimit, während im zweiten Teil betriebliche Probleme sowie die Arbeit des GBR beziehungsweise die seiner Ausschüsse zur Sprache kamen. Der stellvertretende GBR-Vorsitzende rügte unter anderem, daß der Arbeitskampf für alles, was nicht funktioniere, erhalten müsse, außerdem sei er als Zerstörer der Konjunktur bezeichnet



Betriebsräteversammlung '84

Fortsetzung von Seite 12

Gemeinsame Plattform

Die Diskussion an den Konferenztageen entzündete sich einmal an den Ausführungen von Dr. Schlottfeldt, vor allem an seinen Bemerkungen zum Arbeitskampf, aber auch an zahlreichen Betriebsproblemen, die nach Meinung der Betriebsräte kritisch angegangen werden müßten und die — teilweise — zu leidenschaftlichen Debatten führten. Auch der Vorschlag des Personaldirektors wurde heftig diskutiert, den Ablauf der Betriebsräteversammlungen künftig anders zu gestalten. Dazu Dr. Schlottfeldt: „Nätür-

lich steht es mir nicht zu, Ihnen zur Gestaltung und zum Ablauf einer Betriebsräteversammlung irgendwelche Vorschläge zu machen.

Aber vielleicht darf ich doch anregen, einmal darüber nachzudenken, ob wir, das heißt Sie und die Vertreter der Geschäftsleitung, diesen Anlaß nicht benutzen könnten, um uns, statt in Deklamationen zu erschöpfen, auf mehr informelle Weise und eventuell auch in kleineren Gruppen zu einem möglichst konstruktiven Dialog zusammenfinden sollten.“



Geschenk der Betriebsräte an den Oberbürgermeister von Bochum: das „Modell“ eines Handhabungsautomaten, überreicht von Rudolf Müller (links) und Rudi Hahn. (Rechts Dr. Walter Schlottfeldt). — Nach dem Empfang besuchten die Konferenzteilnehmer das Bundesliganachholspiel Bochum gegen Kaiserslautern, das die Bochumer überlegen mit 3 : 0 gewannen.

Inspektionen: wichtig — oder?

Die Frage des Titels ist ohne Einschränkung zu bejahen, wobei vorausgesetzt werden muß, daß die Inspektion in einer dem Fahrzeughersteller zugehörigen Vertragswerkstatt ausgeführt wird. Zur Inspektion selbst:

Ihr Sinn besteht darin, das Fahrzeug zu den vom Hersteller empfohlenen Intervallen nach Zeit (Betriebsdauer) oder nach Kilometerleistung (zurückgelegte Fahrstrecke) auf seine Betriebs- und Verkehrssicherheit zu prüfen und Teile oder Material, die der Abnutzung unterworfen sind, auszutauschen, bevor es durch betriebsbedingten Verschleiß zu einem Ausfall kommt oder eine unliebsame Panne mit allen nachteiligen und ärgerlichen Begleiterscheinungen eintritt.

Diese vorsorgende Überprüfung, auch Inspektion genannt, unterliegt den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung, und die Fachwerkstätten sind weitestgehend an den § 29 STVZO gebunden. Hauptsächlich sind von der Überprüfung bei

einer Inspektion die Bremsanlage, die Lenkung, die Bereifung und die Beleuchtung betroffen.

Hohe Beanspruchung

Gewiß, jeder Autofahrer ist gesetzlich dazu verpflichtet, beispielsweise die Beleuchtungsanlage seines Fahrzeuges vor Antritt einer Fahrt auf einwandfreie Funktion zu überprüfen. (Wie wenig das allerdings getan wird, ist abends an vielen Fahrzeugen zu beobachten.) Die Lenkung aber, welche bestimmte Einstellwerte für eine einwandfreie Funktion aufweisen muß, kann nur die Fachwerkstatt mit den dafür erforderlichen Spezialwerkzeugen und Geräten prüfen. Das gleiche gilt für die Bremsanlage, die bekanntlich einer außerordentlich hohen Beanspruchung ausgesetzt ist.

Ernste Folgen

Wer die Kosten für die Inspektion einspart, indem er sie unterläßt oder glaubt, selbst ein bißchen herumbasteln zu können, fährt sicher zunächst

etwas billiger als der gewissenhafte Wagenbesitzer. Aber er ist nicht zu beneiden, wenn er in einen Unfall verwickelt wird, der auf Versagen eines Teiles durch ausgelassene Inspektion zurückzuführen ist, beispielsweise durch Ausfall der Lenkung oder der Bremsanlage: Die Folgen können existenzvernichtend sein.

Oft wird gefragt, warum die Durchführung einer Inspektion unbedingt in die Fachwerkstatt gehört, die Vertragspartner des Fahrzeugherstellers ist und gleich hinzugefügt, ob es nicht auch bei einer Tankstelle, bei „irgendeiner“ Werkstatt oder mit Hilfe eines guten Bekannten, der etwas von Autos versteht, geht?

Spezielle Kenntnisse

Nun, jede technische Arbeit am Fahrzeug erfordert im Hinblick auf eine einwandfreie Durchführung viele für die Fahrzeugmerkmale spezielle Kenntnisse, die — zusammen mit den erforderlichen Spezialwerkzeugen — eben nur die Fachwerkstatt haben kann. Fehlen Kenntnisse oder Werkzeuge, fehlt das Wissen über den Umfang der für die Inspektion erforderlichen Arbeiten, dann ist die „Inspektion“ nur teilweise oder gar mangelhaft ausgeführt, und an den Punkten, wo es gemangelt hat, stellt sich in der Regel der zu erwartende Fehler — meist verbunden mit einer Panne — ein. Und die kann — in Verbindung mit Abschleppen, Reparatur, Heimfahrt mit der Bahn oder Übernachtung — in der Regel viel teurer kommen als die eingesparte Inspektion — von Schlimmeren (siehe oben) gar nicht erst zu sprechen.

Sicher: Jeder spart wo er kann, aber hier wäre es am falschen Ende.

K. P. T.

OPEL-JUNIOR-CUP

Lohn der Beständigkeit

Die Entscheidung fiel im letzten Lauf. Ein zweiter Platz bei der Internationalen ADAC 3-Städte-Rallye reichte Harald Büttner und Doris Suhr auf ihrem Opel Corsa SR 1,3, um sich den Gesamtsieg im ONS-Opel-Junior-Rallye-Cup um die Mobil-Throphies zu sichern. Mit einer einzigen Sekunde Vorsprung, herausgefahren auf 27 Wertungsprüfungen von insgesamt rund 320 km Länge, lag am Ziel in Landshut das Ehepaar Ernst und Marlene Hack vor den Cup-Gewinnern. Insofern war der Ausgang dieses letzten Pokallaufes 1984 typisch für die gesamte Saison, in deren Verlauf regelmäßig wenige Sekunden Differenz über die Verteilung der Spitzenplätze entschieden.



OPEL-PARKPLATZVERSICHERUNG

In ganz Westeuropa gegen Schäden versichert

Seit Jahren besteht bekanntlich für alle Werksangehörigen im Unternehmen die Möglichkeit, ihr Auto preiswert gegen Parkplatzzschäden zu versichern. Die Versicherungsprämie beträgt pro Versicherungsjahr (1. Juli - 30. Juni) 125,- DM.

Die Parkplatzzschäden beziehen sich nicht nur auf werkseigene Parkplätze, sondern gelten für alle Parkplätze im gesamten westeuropäischen Raum. Das heißt, daß zum Beispiel auch im Urlaub in Italien, Frankreich, Spanien u.s.w. das geparkte Fahrzeug gegen Schäden versichert ist.

Versichert sind selbstverständlich auch Fahrzeuge, die auf Parkplätzen vor großen Kaufhäusern oder Märkten während des Einkaufens beschädigt werden. Voraussetzung hierbei ist allerdings, daß das Fahrzeug von dem Werksangehörigen selbst gefahren und wieder in Betrieb genommen wurde.

So wurden in den letzten Jahren Schäden in Höhe von mehreren Millionen DM von der Parkplatzver-

sicherung reguliert. Nicht selten betrug die Schadenshöhe eines PKW's bis zu 2.000,- DM.

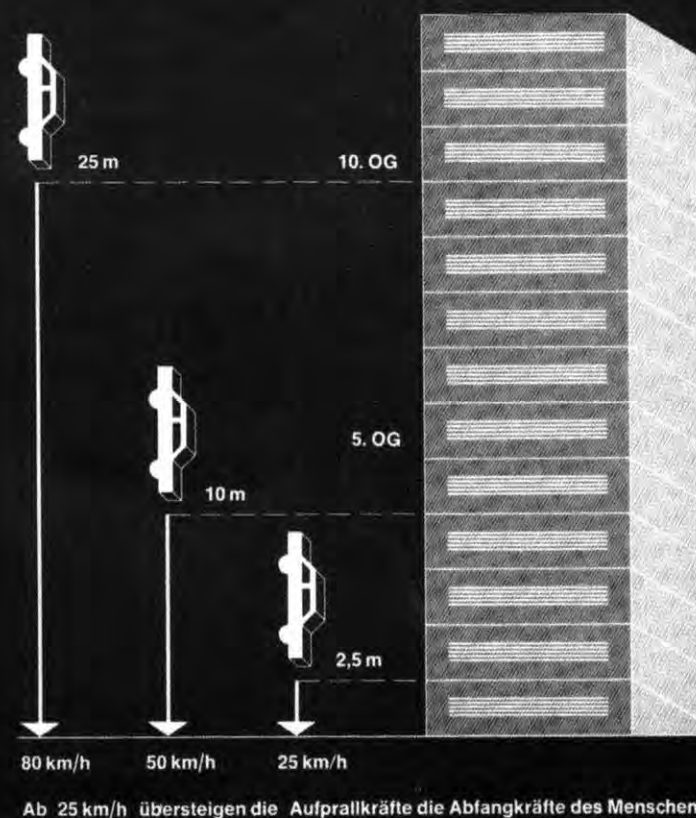
Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, ein Zweitfahrzeug in der Familie zu versichern. Während dieses Zweitfahrzeug bisher 95,- DM Versicherungsprämie im Jahr kostete, tritt ab sofort eine zusätzliche Möglichkeit in Kraft.

Wenn ein Zweitfahrzeug ebenfalls mit 125,- DM pro Versicherungsjahr versichert wird, ist in Erweiterung der heutigen Regelung auch die Ehefrau, Tochter oder Sohn (in häuslicher Gemeinschaft lebend) — gleichgültig wer das Fahrzeug fährt — voll parkplatzversichert.

Es ist deshalb allen Werksangehörigen, die ihren Zweitwagen bisher mit 95,- DM versichert hatten zu empfehlen, diese neue Möglichkeit in Anspruch zu nehmen.

Nähere Auskünfte erteilen die Betriebsräte in den drei Werken und das Büro des Gesamtbetriebsrates in Rüsselsheim (Telefon 4911). GBR

Die Wucht des Aufpralls wird häufig unterschätzt



„KLICK“ ist sicherer als Glück!

Zum Thema Unfälle und Unfallbilanz gehört mit an erster Stelle der Sicherheitsgurt beziehungsweise die Anschnallquote, die — leider — erst nach Verhängung des Bußgeldes in diesem Jahr inzwischen steil nach oben ge-

gangen ist, während noch bis zum Stichtag dieser Verordnung eine große Laxheit, vor allem in den Städten beobachtet werden konnte. Auch jetzt gibt es noch viele Zweifler am Gurt, die nur dem Zwang folgen und nicht der besseren Einsicht.

Dabei ist unbestritten, daß das Verletzungsrisiko durch das Anlegen der Gurte wesentlich gemildert werden kann. Die Unfallfolgenforschung hat hierfür viele Untersuchungen beige-steuert. Die letzten „Gurtmuffel“ sollten sich die Aussage der Zeichnung deutlich vor Augen führen, um zu erkennen, daß „Klick“ nun einmal sicherer ist als Glück.



Gesamtansicht der neuen Groß-Transferpresse im K 40 unseres Rüsselsheimer Werkes.

MODERNSTE GROSS-TRANSFERSTRASSE

Beginn eines neuen Zeitalters im Rüsselsheimer Preßwerk

Kürzlich wurde in unserem Rüsselsheimer Preßwerk eine neue Groß-Transferpresse in Betrieb genommen, die den Beginn eines neuen Zeitalters in der Preßwerkstechnologie darstellt. Mit dieser neuen Groß-Transferpresse wird in großem Umfang die Modernisierung des 1951 gebauten Preßwerkes eingeleitet. Erstmals bei Opel werden Groß-Karosserieteile (Türen) auf einer Transferpresse gefertigt. Die neue Anlage hat eine Gesamt-Preßkraft von 32.000 kN (3.200 t), besitzt sieben Fertigungsstufen sowie einen Transportschritt von Stufe zu Stufe von 1.800 mm. Der Transport der Teile erfolgt durch von der Presse angetriebene Greiferschienen. Die Presse vereinigt durch ihre Bauweise sieben Einzelpressen herkömmlicher Bauart in einem einzigen Pressenkörper mit dazwischen positionierten, aufwendigen Mechanisierungseinrichtungen. Im folgenden – kurz gefaßt – weitere Einzelheiten.

Die neue Presse ist eine der größten bisher in Europa und den USA in Betrieb genommenen Einrichtungen dieser Art. Sie hat eine Länge von 35 m, eine Höhe von 14 m (5 m unter und 9 m über Flur) sowie eine Breite von 20 m. Das Gesamtgewicht der Anlage beträgt 1.300 t.

Völlig automatisch

Besonderheiten sind die in der Presse integrierten elektronischen Steuerungen, die einen völlig automatisch laufenden Produktionsbetrieb mit Erkennung des jeweiligen Betriebszustandes sowie einen völlig automatisierten

Werkzeugwechsel ermöglichen. Bei Störungen werden diese in Form einer Fehlermeldung im Klartext dem Bedienungspersonal angezeigt, wodurch eine schnelle Beseitigung der Fehlerursache möglich ist. Die Steuerung besitzt eine Speicherkapazität für die automatische Verwaltung und Ausführung von 40 Presseneinstellungen je Teil und die Möglichkeit, Programme für 20 verschiedene Werkzeugsätze zu laden. Zur Zeit ist geplant, auf dieser Groß-Transferpresse 13 verschiedene Teile zu fertigen. Die Maschine verfügt über eine vollautomatische Platinenzuführanlage mit Paketausrichtung, programmierbarer Doppel-

blechkontrolle und automatischer Doppelplattenabwurfstation.

Die Produktionsgeschwindigkeit ist bis maximal 16 Hüben pro Minute variabel. Es wird erwartet, daß die Mehrzahl der auf dieser Presse gefertigten Teile mit 16 Hüben gefertigt werden, das heißt, der Ausstoß beträgt 16 Teile pro Minute. Die Anlage erfordert lediglich 40 Prozent der Energie einer vergleichbaren konventionellen Pressenstraße. Durch eine vollkommene Verkapselung der Presse mit Lärmschutzelementen war es möglich, den durchschnittlichen Lärmpegel in diesem Arbeitsbereich erheblich unter den vorgeschriebenen Lärmpegel zu senken und somit die Arbeitsbedingungen der dort beschäftigten Mitarbeiter wesentlich zu verbessern. Aufgrund der anfangs beschriebenen Maschinengröße sowie des vollautomatischen Produktions- und Werkzeugwechselablaufs wurden umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz von Mensch und Maschine realisiert. Das heißt, der Preßraum sowie der gesamte Werkzeugwechselbereich können vom Kontroll- und Bedienstand durch Video sowie durch Lichtstrahlschalter abgesichert beziehungsweise überblickt werden. Ein unbeabsichtigtes Betreten des Sicherheitsbereiches führt zur sofortigen Stillsetzung sämtlicher Aggregate.

Bedingt durch das Fertigungsverfahren und der vom Unternehmen den Maschinenherstellern gemachten Auflagen (totale Kapselung der Ma-



Die Monitore zeigen ständig den Betriebszustand der Presse an.

schine) wird Schmutz aus der eigentlichen Teilefertigung ferngehalten. Umfangreiche Baumaßnahmen, die zum Beispiel die Totalüberholung des gesamten Pressenfeldes, Bodenabdeckung mittels Stahlkassetten anstelle von Holz u.s.w., lassen eine wesentlich sauberere Teilefertigung erwarten. Wir erwarten durch diese Maßnahme eine deutliche Qualitätsverbesserung unserer Produkte. Die bis heute nach einer verhältnismäßig kurzen Einsatzzeit gesammelten Erfahrungen bestätigen die in diese Anlage gesetzten Er-

wartungen zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit unserer Produkte und zur Verbesserung der Umweltbedingungen für einen menschenfreundlichen Arbeitsraum im Preßwerk. Im Rahmen der weiteren Modernisierung des Rüsselsheimer Preßwerkes und zur Steigerung unserer Produktivität werden im Laufe der nächsten 2 bis 3 Jahre weitere Groß-Transferpressen, teilweise sogar noch größere als die jetzt in Betrieb genommene, installiert.

H. R.



Werkzeuge für Kadett-Hintertüren – in der Bildmitte zu erkennen – mit Transfer Einrichtung.

UNTERE MITTELKLASSE

Höchste Wachstumschancen

Trotz der Umweltdiskussion hat das Auto allgemein eine gute und sichere Zukunft. Für den Kadett sieht diese Zukunft besonders günstig aus, denn von allen Teilmärkten hat die Kadett-Klasse nicht nur relativ den größten Anteil, sie hat auch die höchsten Wachstumschancen in den kommenden Jahren. Die traditionellen Käufer der Kadett-Klasse stellen immer noch das größte Kundenpotential im Gesamtmarkt dar.

Der frühere „Kundenstamm“ konnte in den letzten Jahren erheblich ausgedehnt werden. Der Kadett gefiel auch immer mehr jungen Leuten, und er wurde immer öfter als Zweitwagen gekauft. Als wirtschaftlicher Geschäftswagen eroberte der Kadett ebenso neue Käufer wie als attraktives Sport- und Freizeitgefährt.

Neben der allgemeinen Wirtschaftlichkeit (die Preis und Verbrauch einschließt) und dem Styling gehö-

ren heute Raumangebot und Fahrverhalten zu den herausragenden Kaufgründen. Der potentielle Käufer von heute wird daher weniger durch demografische Merkmale wie Einkommen, Beruf oder Alter bestimmt, sondern durch seine „automobilistischen Bedürfnisse“, seine Kaufmotive.

In bezug auf Raumangebot und Fahrverhalten ließ schon der Kadett D kaum Wünsche offen. Die Entscheidung für diesen Wagen fiel daher auch „Umsteigern“ aus anderen Klassen leicht.

Der Kadett lief noch nie einem Trend hinterher – er hat ihn vielmehr bestimmt und im Markt durchgesetzt. Der Kunde wird immer mehr für sein gutes Geld einen hohen Gegenwert verlangen.

Hier lagen bei der Entwicklung des neuen Kadett die Ansatzpunkte. Und hier wird dieser Kadett einen neuen Trend begründen.



Am zentralen Steuerpult der Groß-Transferpresse die Mitarbeiter Eberhard Kindsmüller (links) und Bernd Schweinhardt.

PEK: KFZ-TECHNIK

Das Hydrolager – wie funktioniert es?

An unserem Rekord sorgen Hydrolager für guten Geräusch- und Schwingungskomfort. Was verbirgt sich hinter diesem allgemein recht unbekannten Bauteil?

Daß der Motorteil nicht starr mit der Karosserie verbunden ist, hat seine Gründe. Jeder Zündfunke wäre zu hören, jeder Kolbenhub zu spüren. Eine elastische Lagerung in Gummi ist also aus Komfortgründen unerlässlich. Allerdings, zu weich darf sie nicht werden. Denn neben dem Motorgewicht müssen noch beachtlich hohe An-

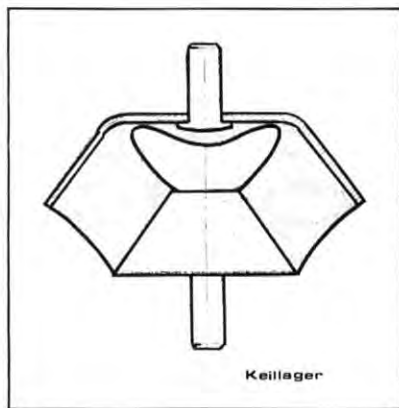
triebsmomente aufgefangen werden. Und schließlich: Beim Befahren von schlechten Strecken soll der Motor festgehalten werden und nicht wilde Bewegungen im Motorraum vollführen.

Gute Geräuschisolierung

Mit simplen Gummiklötzen als Motorpuffer ist es in den meisten Fällen nicht mehr getan. So war auch der erste Entwicklungsschritt, vom althergebrachten Rundpuffer – ein zwischen zwei Metallplatten einvulkanisierter zylindrischer Gummiblock – auf ausgeklügelte Formen umzusteigen.

Verbreitet ist das sogenannte Keillager – die Form erklärt den Namen – mit einer guten Geräuschisolierung durch die auf Schub beanspruchten Gummielemente.

Unerwünschte Motorbewegungen werden durch Anschlagstopps gebremst. Erst kleine Stoßdämpfer, die parallel zum Gummipuffer angeschraubt sind, können sie von heftigen Hüpfen zurückhalten.



Dicker Gummipuffer

So findet man in einigen Fahrzeugen (zum Beispiel dem Senator/Monza) weiche Motorpuffer in Verbindung mit Miniaturausgaben der vom Fahrwerk her bekannten Schwingungsdämpfer. Jedoch ist diese Lösung aus Kosten- und auch Akustikgründen (denn der Dämpfer ist ein zusätzlicher Geräuschüberträger) fast nur für leise 6- und 8-Zylinder Motore geeignet. Für die etwas rauheren 4-Zylinder mußte noch ein Lösungsweg gefunden werden. Weich lagern, straff dämpfen und obendrein noch isolieren – das waren die nicht bescheidenen Wünsche.

Erfüllt werden konnten sie durch das Hydrolager, einem dickeren Gummipuffer, der einen hydraulischen Dämpfer enthält – daher der Name. Ähnlich wie beim Radschwingungsdämpfer drückt die Relativbewegung der beiden Anschlußteile – hier Motor

und Karosserie – eine Flüssigkeit durch enge Drosselbohrungen. Je stärker oder schneller diese Bewegung erfolgt, desto höher sind die entstehenden Reibungskräfte, und so auch die Dämpferwirkung. Periodische Schwingungen können sich nicht mehr aufbauen.

Hohe Dämpfungskraft

Um den Dämpfer konstruktiv in kleinen Gummipuffern unterzubringen, gibt es verschiedene Möglichkeiten.

In jedem Fall müssen zwei mit Flüssigkeit gefüllte Kammern mit einer Drosselbohrung verbunden werden. Eine interessante Lösung zeigen die Hydrolager des Rekord. Hier ist die Drossel als Ringkanal ausgeführt, der kreisförmig im Puffer liegt. Dadurch wird bei geringem Platzbedarf eine lange Drossel und somit hohe Dämpfungskraft realisiert. Und noch ein raf-

finiertes Detail: um Geräusche zu isolieren, erfolgt die Trennung der beiden Flüssigkeitsräume durch eine Düsenplatte mit einer locker eingelegten Membran.

Sie kann sich bei kleinen Schwingamplituden, wie sie bei Geräuschen und leichten Vibrationen auftreten, frei bewegen und verhindert deren Übertragung in die Karosserie. Erst bei stärkeren Schwingungen legt sich die Membran fest an die Düsenplatte und verschließt deren Bohrungen. Der Flüssigkeit bleibt nur noch der Weg durch den Ringkanal frei, und die gewünschte Dämpfung setzt ein.

Fazit: Das Hydrolager stellt intelligente Technik dar. Motorgeräusche werden isoliert, Motorschwingungen gedämpft. Und das, da keinerlei mechanische Verschleißteile vorhanden sind, über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges. P. K.



Ein Teil der Kadett GSi-Flotte kurz vor dem Start. Vorn ZDF-Sportchef Dieter Kürten, Schirmherr der „Aktion Peiper“.

AKTION PEIPER

40 000 Mark übergeben

In der letzten Ausgabe der OPEL POST konnte aus Platz- und Termingründen der Opel-Corso auf dem Nürburgring kurz vor der Formel 1-Premiere, als Prominente 40.000 Mark für leukämie- und krebskranke Kinder spendeten, nur kurz erwähnt werden. Blicken wir deshalb in dieser Nachlese noch einmal zurück auf den Nürburgring:

20 Prominente, vorwiegend aus Sport, Unterhaltung und Journalismus, starteten damals bekanntlich zu einem ganz besonderen Lauf. Auf serienmäßigen Kadett GSi ging es bei diesem fünf Runden langen „Ringkampf“ unmittelbar vor dem Start der Formel 1-

Boliden zum „Großen Preis von Europa“ weniger um die Platzierung als um den guten Zweck.

Alle vom Unternehmen eingeladenen Teilnehmer stifteten ihr Honorar von je 2.000 Mark der „Aktion Peiper“ zugunsten leukämie- und krebskranker Kinder. Der Schirmherr der Aktion, ZDF-Sportchef Dieter Kürten, griff dabei in der Eifel selbst ins Kadett-Volant.

Wie erwartet, rangelten sich auf dem Nürburgring vorwiegend die Sportler um die vorderen Plätze. Norbert Schramm drehte ausnahmsweise keine Pirouetten, was ihm prompt einen

Platz in der Spitzengruppe einbrachte. Olympia-Zehnkämpfer Sigi Wentz ging ebenso beherzt ans Ausbremsen der Konkurrenz wie Ex-Turnweltmeister Eberhard Gienger, der ganz ohne Klimmzüge den Anschluß hielt.

Die GSi-Piloten aus der Sparte Show und Unterhaltung zeigten sich ebenfalls von ihrer schnellsten Seite, wie beispielsweise Klaus Theo Gärtner, Fernseh-Matula aus der Freitags-Serie „Ein Fall für zwei“.

Die von den Prominenten gestifteten beziehungsweise herausgefahrenen 40.000 Mark sind kürzlich an Professor Dr. Fritz Lampert von der Gießener Universitätsklinik übergeben worden.

Er ist Leiter der bundesdeutschen Aktion zur Leukämiebekämpfung. Er war über die Spende hocherfreut.

„SECHSKAMPF“

Unser Kadett wurde Sieger

Der „Kurier“ in Wien hat vor kurzem den neuen Kadett mit fünf anderen Wettbewerbern seiner Klasse einem Vergleichstest unterzogen. Der Kadett wurde Sieger. Das Blatt zog folgendes Fazit in seinem 12 seitigen Testbericht:

„Selten hat ein neues Auto so überzeugt wie der frischgebackene Opel

Kadett: Er zaubert einen Hauch der gehobenen Autowelt in die Kompaktklasse, macht Spaß und bietet vergnügliche Fortbewegung.

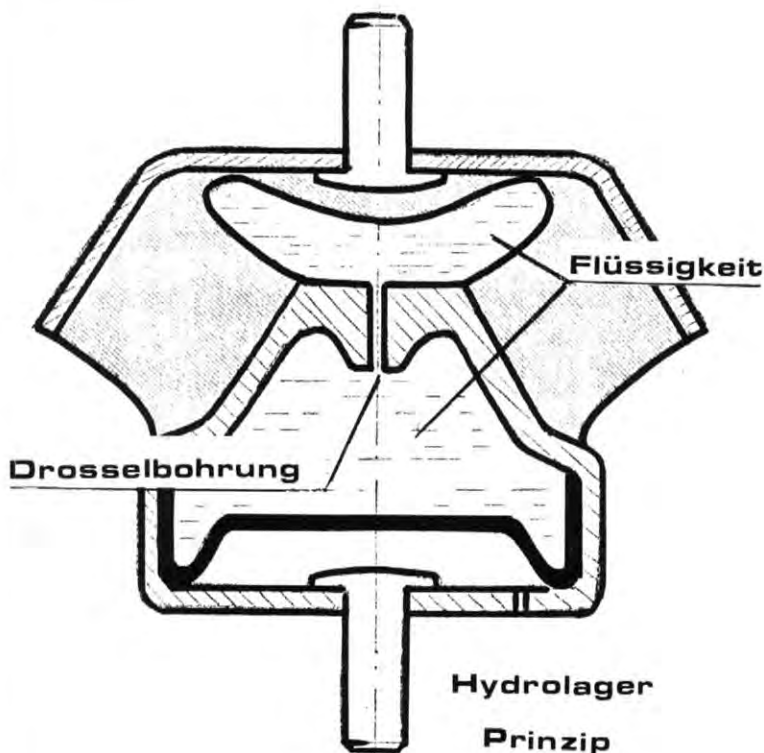
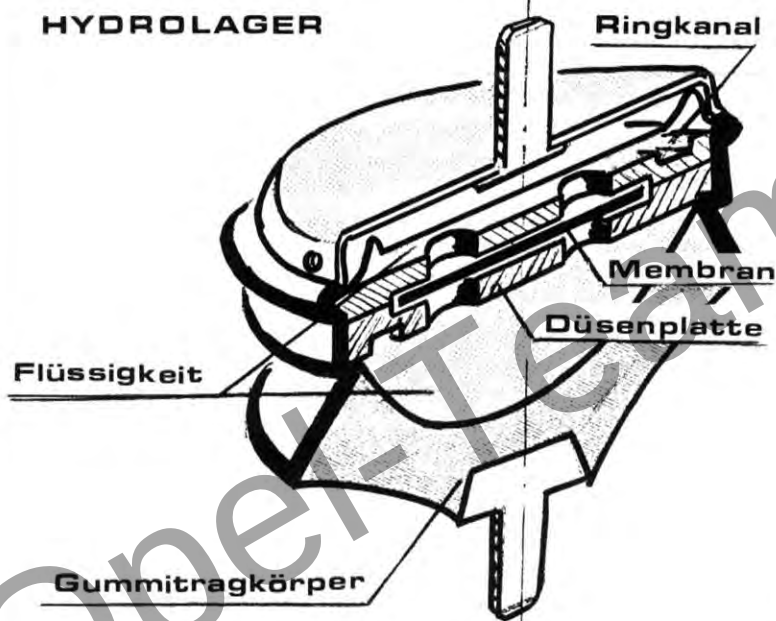
Er fährt sich unübertroffen gutmütig und umschmeichelt die Insassen mit dem angenehmsten Reiseklima.

Nichts ist kleinkariert. Er gewinnt

zwei von fünf Wertungskapiteln (Motor, Komfort) und ist zweimal Zweiter (Karosserie, Fahrbarkeit). Ein würdiger Sieger.“



OPEL REKORD HYDROLAGER



Freizeit und Hobby

„Quadratur des Kreises“

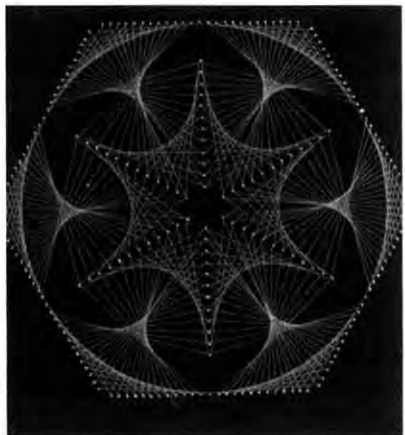
Dieses mathematische Problem hat unser Hobby-Künstler zwar auch nicht lösen können, aber mit seinen



Arbeiten kommt er diesem Traum aller Mathematiker sehr nahe. Unser Rüsselsheimer Mitarbeiter Klaus Kleinz – er arbeitet seit 1978 als Chemiker in der Prozeßabteilung/Lacktechnik – und ist auf unserem Bild an seinem Arbeitsplatz fotografiert, beschäftigt sich seit 15 Jahren in seiner Freizeit mit „String-Art“, auf deutsch „Faden-spanntechnik“.

Bei dieser Technik werden Bilder oder Skulpturen aus Draht oder Fäden gefertigt. Zunächst wird auf einem Blatt

Papier ein Entwurf gemacht: Reihen von Punkten werden mit dem Lineal durch gerade Linien miteinander verbunden und ergeben so ein geometrisches Muster, in dem Kreise, Rechtecke, Ellipsen und ähnliche Figuren zu erkennen sind. Dazu Klaus Kleinz: „Das Reizvolle, aber auch die Schwierigkeit an dieser Technik ist es, immer wieder neue Spannsysteme auszutüfteln. Man braucht dazu viel Übung, Geschicklichkeit und Geduld, aber auch gute Nerven bis so ein Bild steht. Andererseits ist es ein guter Ausgleich zur täglichen Berufsarbeit. Die Gestaltung und Vollendung solcher Bilder erfordern immer wieder neue Kreativität“.



Außer dem steigenden Schwierigkeitsgrad gibt es Variationsmöglichkeiten bei den zu verwendenden Materialien. Für besondere Motive verwendet Mitarbeiter Kleinz Gold- oder Silberdraht, der auf einer mit Samt bespannten Unterlage montiert wird. Unser zweites Bild zeigt eines seiner Kunstwerke; deutlich ist die Fadenstruktur, aus der sich das Motiv zusammensetzt, zu erkennen.

ALLE JAHRE WIEDER

Lichterglanz und Rauschgoldengel

In Städten und Gemeinden kündigte sich seit Anfang Dezember wieder Weihnachten an. Jetzt haben die Weihnachtsmärkte ihre große Zeit. Wenn die Dämmerung hereinbricht und die ersten Lichter an den Buden erstrahlen, kommt vorweihnachtliche Stimmung auf. Es riecht nach Zuckerwatte, Glühwein, gebrannten Mandeln und anderen Leckereien. Weihnachtssterne und Christbaumschmuck glitzern um die Wette. Und überall sind Weihnachtslieder zu hören.

Als Ursprung dieses Brauchtums kann man bei uns den Nürnberger Christkindlsmarkt (Bild) nennen, der inzwischen eine vierhundertjährige Tradition hat. Auf den Weihnachtsmärkten sind neben den vielen Ständen mit Rauschgoldengeln, Weih-



nachtsschmuck, und Süßigkeiten auch caritative Organisationen vertreten, die ihre oft in langwieriger und mühevoller Handarbeit erstellten Waren verkaufen, um den Erlös einem guten Zweck zuzuführen.

Die Weihnachtsmärkte erfüllen viele Wünsche. Die Kinder freuen sich über den Glanz, den herrlichen Duft, und auch die Erwachsenen werden ein wenig eingestimmt auf die nahen Weihnachtstage. IVB

PERSONALMELDUNGEN

Unsere Jubilare 40

 Anton Hottes Instandh. Chassis II 7. 11. 1984	 Paul Hartenberger Kar. Unterzus.Bau 27. 11. 1984	 Willi Schilling Zentr.Werkst.u.Pr.Pl. 4. 12. 1984	 Heinrich Gerhard PEK-Versuchssgr. 7. 12. 1984
 Willi Diehl Werksanlagen 7. 12. 1984	 Josef Böhm Produktkosten 11. 12. 1984	 Ludwig Schaar PEK-Stüchl., Freig. 13. 12. 1984	 Walter Schöttner Zentr. Werkst. I 23. 12. 1984

Rüsselsheim	25	Alfred Wittlinger Zentr.Werkst. I
28. 9. 1984 Werner Neumann Werkschutz	Johannes Fischer Ind.Engineering	Hans Otto Roos Wagenendmontage
1. 11. 1984 Heribert Schmitt Ftg.Mat. Einkauf	Horst Gölzenleuchter Kar. Gerippebau	Helmut Schöninger Preßwerk, Gr.u.m.T.
2. 11. 1984 Herbert Atzbach Zentr.Werkst. II Fritz Becker Instandh. Härtere Peter Berend PEK-Fahr-u.Tr.Werk Erich Ehnert Kar.Rohmontage	K.-H. Ingenbrandt Wagenendmontage	Karl Helm. Schreyer Wagenendmontage
	Horst Knoblich Getriebebau M 55	Wilma Schuster Europ.Oper.DV
	Erwin Niedworok Wagenendmontage	Hans Steinfurth Schmiede
	Manfred Reberer Kostenforschung	Wilfried Trepte Instandh.Kar.Bau

Werner Kutschinski Zentr.Werkst. I	Edwin Michel Wagenendmontage	25. 11. 1984 Manfred Schilling PVK Zsb. Proj.	Günther Müller Zentr.Werkst. II
Jürgen Lang Zentr.Werkst. II	Herbert Opitz Teilelager	30. 11. 1984 Willi Anthes Inspektion	Werner Sieben Zentr.Werkst. II
Klaus Lang Instandh.Lackiererei	Rudolf Sauer Zentr.Werkst. I	Werner Ebert Werkschutz	Jürgen Wittka Instandh. Lackiererei
Ludwig Panzer Instandh.Kar.Bau	Hans Dieter Schäfer Kar.Unterzus.Bau	Klaus Hartmann Rohrfabrikation	Gerhard Zuber Instandh. Preßwerk
Helmut Petri Wagenendmontage	H. Joachim Schmelz Energieversorgung	Siegfried Kloth Energieversorgung	15. 12. 1984 R. Memmesheimer PEK-Versuchssgr.
Reinhold Pink Kar.Gerippebau	Erich Schneider Zentr.Werkst. II	Georg Knußmann Motorenbau M 55	Horst Roepke Inspektion
Günther Pfuhl PVZ Konstruktion	Erich Tombarge Teilelager	Helmut Racky Kar.-Gerippebau	21. 12. 1984 Josef Barschtipan Instandh. Preßwerk
Helmut Wege MPK Materialabt.	Franz Wenzlik Zentr.Pl.Verw.	Erich Schnell Preßwerk	Ernst Bauer Lackiererei
Gerhard Wenda Kar.Zusammenbau	Otto Wolf Instandh.Preßwerk	Heinz Schulmayer Werkz.u.Betr.Mittel	Günther Becker Lackiererei
10. 11. 1984 Eugen Schäfer MPK-Materialabt.	23. 11. 1984 Erich Bräuer Inspektion	Theodor Sievert Kar.Bau-Rohmont.	Karlheinz Brehm Inspektion
11. 11. 1984 Hans-Dieter Eppert Instandh. Kar.Bau	Albert Eisenbarth Zentr.Werkst. I	Wilhelm Stanczewski Zentr.Werkst. I	Werner Girschick PEK-Techn.Berechn.
Georg Gralla Instandh.Chassis I	Karl Haas PEK-Versuchssgr.	1. 12. 1984 Walter Kusch Kostenabrechnung	Klaus Klein Wagenendmontage
Gernot Seckler Motorenbau M 55	Anton Hartkorn Wagenendmontage	G. Weyerhäuser Lackiererei	Bernd Michenfelder Instandh.Lackiererei
14. 11. 1984 Lieselotte Lux Teilelager	Martin Kerz Motorenbau M 55	7. 12. 1984 Dieter Burmann Werkst.Entw.-prüf.	Bernd Schiffling PEK-Versuchssgr.
16. 11. 1984 Walter Bernhard Instandh.Preßwerk	Heinz-Josef Kirch Insth.Kar.Bau K 40	Dieter Christmann z.Z. Luxemburg	28. 12. 1984 Günther Jach Kar.Ftgmontage
Robert Driess Instandh.Preßwerk	Willibald Leible Motorenbau M 55	Franz Schmitt Teilelager	29. 12. 1984 Reinhold Patschke Lackiererei
Rudolf Driess Motorenbau M 55	Karl Mengel Kar.-Gerippebau	Bochum	
Horst Hahn Instandh.Kar.Bau	Harald Roth Instandh.Chassis I	8. 12. 1984 Ulrich Augustin Motorenbau M 55	2. 11. 1984 H.-P. Steinbach Prod.Vorb.Kar.
Georg Hauf Teilelager	Johann Sandner Wagenendmontage	Adolf Drachenberg Instandh.Preßwerk	28. 12. 1984 Otto Schran Teile u.Zubehör
Ilse Henkel PEK Stüchl.,Freig.	Willi Schöning Inspektion	14. 12. 1984 Philipp H. Bub Instandh.Chassis II	Berlin
Karl Heinr. Hluchnik Instandh.Schmiede	Wolfgang Schwarz Wagenendmontage	Agostino Colaci Instandh.Chassis I	1. 11. 1984 Udo Schulz
Willi Jährling Kar.Kl.u.Einb.Teile	Karlheinz Stein Zentr.Werkst. I	Horst Eichler Fahrz.Disposition	GM Berlin
Hans Jungmann Zentr.Werkst. I	Oswald Wittmann Instandh.Schmiede	Harry Ertner Instandh.Chassis I	15. 10. 1984 Werner Zacholl
Wilhelm Kantner Qual.Förd.u.Kontr.	Heinz Zöllner Instandh.Preßwerk	Annetrude Höhler Werksverpflegung	
Erich Kirstein Motorenbau M 55	24. 11. 1984 Horst Reitz MPK Fahr.Mont.Steu.		
	Klaus Guckes Besch. Einsatz		

Kalendarisches

Der Terminkalender für 1985 liegt vor mir. Jetzt, in einer freien Minute, werden Namen, Daten und Termine neu eingetragen oder vom alten übernommen. Der Wechsel von 1984 auf das neue Jahr ist in vollem Gange.

Das dafür notwendige Durchblättern des 84er Kalenders und die auf den einzelnen Seiten eingetragenen Notizen wecken Erinnerungen an ereignisreiche Wochen und Monate, vom 21. Mai bis zum 5. Juli der lange, harte Streik zum Beispiel. Dazwischen Namen und wieder Namen.

Geburtstag von Herrn X, Jubiläum von Herrn Y, Fräulein Z im Krankenhaus. Einzelne Namen müssen nicht mehr übertragen werden. Der Tod riß auch 1984 manchen Kollegen aus unserer Mitte.

Unerfreuliches harrt ebenfalls der Eintragung, Steuertermine zum Beispiel. Halt, im Juni muß ein an der Haustür angeklebtes Zeitungsabonnement gekündigt werden. Erfreulich dagegen die Ferientermine. Reisewünsche werden wach. Wohin geht's 1985?

Man sieht: Das neue, noch nicht angebrochene Jahr wird wenige Wochen vor Ende des alten bereits mit vielen Zeitplöcken versehen. Andere Termine werden der Alltag oder das Schicksal erst im Laufe des nächsten Jahres bestimmen. Eines aber sollte – wenn auch ungeschrieben – in jeder Kalenderseite anklingen: Glück, Zufriedenheit und Gesundheit.

Spectator