

OPEL POST

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

7/8
77

Neue Regeln des Vorschlagwesens



Die Verkaufsorganisation

Die schönsten Stunden des Jahres

Die Opel-Automatic

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, der Niederlassung Berlin sowie für die Opel-Rentner. — Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim — Verantwortlich: Karl-Heinz Mai — Redaktion: Christel Kühn, Willi Seibert — Redaktion Bochum: Horst v. Dieken — Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam — Nachdruck nur mit Quellenangabe — Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder — Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht — Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen — Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe gekürzt zu veröffentlichen — Fernsprecher: 06142-66879 (Fernschreiber: 41239) — Hausapp.: 879 oder 3387 — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

AUS DEM INHALT

Aktuelle Fragen	2
Kurz berichtet	3
OPEL beim Hessentag	4
Anerkennung für ASCONA ..	5
Leserbriefe	6
BKK-Mitteilung	7
DGB-Chef zu Besuch	8
Neue Vorschlagsregeln	9
Die Verkaufsorganisation ..	10
Jubilare — Ruhestand	14
Lebensretter Sicherheitsgurt	15
Urlaubsgedanken	16
Am Lenkrad	18
Kfz-Technik	22
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26
Werk Kaiserslautern	30
Qualitäts-Serie	32

TITELBILD

Noch ein paar Tage, dann ist es soweit, dann beginnt der wohlverdiente Werkurlaub. Drei Wochen werden die Bänder ruhen, viele Schreibtische unbesetzt sein. Allen Urlaubern wünscht die Redaktion eine schöne Zeit, ob an irgendeinem Strand, in den Bergen oder auf „Balkonien“ zu Hause — und natürlich eine glückliche Heimkehr. Auf Seite 16 finden Sie ein kleines Urlaubs-Feuilleton über die schönsten Stunden des Jahres und in der Rubrik „Am Lenkrad“ wichtige Tips für die Urlaubsfahrt.

Aktuelle Fragen

Auf der Betriebsversammlung am 29. Juni erstattete nach den Referaten des Betriebsratsvorsitzenden R. Heller und seines Stellvertreters R. Müller Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt gemäß § 43 des Betriebsverfassungsgesetzes einen Bericht über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens im vergangenen Jahr. Der Sprecher ging in seinem Referat auch auf aktuelle Fragen ein und führte dazu unter anderem aus:

Lange Lieferfristen

„In den ersten vier Monaten dieses Jahres setzte sich die gute Entwicklung des Jahres 1976 weiterhin fort. Das Absatzergebnis in den Monaten Januar bis April 1977 betrug ca. 329.000 Fahrzeuge. Opel erreichte damit in der Bundesrepublik Deutschland einen Zulassungsanteil von 19,2 Prozent. Gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres bedeutet dies einen Rückgang von 1 Prozent. Im Exportbereich konnten wir ebenfalls das gute Absatzergebnis vom Vorjahr fortsetzen. In Europa erreichten Opel-Produkte einen Marktanteil von 9,2 Prozent. Wie im vergangenen Jahr haben sich auch 1977 bisher wieder verhältnismäßig lange Lieferfristen ergeben. Hiervon sind besonders die Modelle Ascona und Manta betroffen. Diese Lieferfristen konnten auch nicht durch die Sonderschichten in unserem Unternehmen abgebaut werden.“

Starker Kostendruck

Wie schon im letzten Jahr berichtet, setzte sich auch dieses Jahr der Kostendruck in unverminderter Stärke fort. Für die Weiterentwicklung unserer Produkte ebenso wie für die Verbesserung der Umwelt- und Arbeitsbedingungen ist es von großer Bedeutung, daß die Kostenentwicklung unter Kontrolle gehalten wird. Die Geschäftsleitung hat sich auf Grund der steigenden Kostenbelastungen im März dieses Jahres nach eingehenden Überlegungen gezwungen gesehen, die unverbindlichen Preisempfehlungen für unsere Produkte um durchschnittlich 3,9 Prozent zu erhöhen. Diese Preiserhöhung gleicht jedoch keinesfalls die von uns erwartete Kostenmehrbelastung aus ...

Harter Wettbewerb

Hinsichtlich des Marktes im Inland und Ausland sind wir optimistisch. Wir rechnen damit, daß wir unsere Markt-

position halten können. Unser Vertrauen stützt sich dabei auf unsere heutigen und zukünftigen Modelle. Dabei dürfen wir nicht übersehen, daß wir einem harten Wettbewerb deutscher wie auch ausländischer Konkurrenten ausgesetzt sind. Unser Hauptaugenmerk müssen wir deshalb darauf richten, unsere Produkte auch in Zukunft mit den Merkmalen zu versehen, die traditionell unsere Wagen auszeichnen: modernes Styling, ausgereifte Technik und Zuverlässigkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Aber kein noch so gutes und ausgereiftes Automobil können wir auf Dauer verkaufen, wenn der Preis im Vergleich zum Wettbewerb nicht stimmt. Daraus ergibt sich eine ganz nüchterne Schlußfolgerung: wir müssen die Kostenentwicklung im Griff behalten.

Nur durch Sonderschichten

Ein weiteres Problem ist die Verfügbarkeit unserer Produkte. Bei dem derzeitigen Marktvolumen in Deutschland und in Europa können wir unsere Marktanteile nur halten oder erhöhen, wenn wir unseren Produktionsausstoß erhöhen. Da wir jedoch unsere Kapazität ausfahren, war und ist dies nur durch Sonderschichten möglich. Auch wir würden gerne Sonderschichten vermeiden, aber sehen darin die einzige Möglichkeit, unsere Marktposition zu behaupten und auszubauen: Denn letztlich bestimmen die Marktanteile von heute über die Marktanteile von morgen und damit auch über die Arbeitsplätze in unserem Unternehmen. Auch aus dieser längerfristigen Sicht bedauern wir, daß wir keine Sonderschichten verfahren können. Was die Personalplanung der nächsten Monate betrifft, werden wir unseren Personalbestand auf der jetzigen Höhe halten.

Das 5-Milliarden-Programm

Die Zukunft unseres Absatzes beurteilen wir insgesamt positiv. Das Vertrauen in die Zukunft des Automobils und unseren Anteil am zukünftigen Markt wird wohl am besten durch das 5-Milliarden-DM-Investitionsvorhaben bis 1982 demonstriert. Ich würde gerne auf dieser Versammlung mehr Einzelheiten bekannt geben. Ich muß Sie aber um Verständnis bitten, daß dies aus Konkurrenzgründen nicht möglich ist. Soviel kann ich aber sagen, daß in dem Vorhaben Mittel für zusätzliche Arbeitsplätze und zur Verbesserung der Arbeitsumweltbedingungen vorgesehen sind...“

Kurz berichtet

Während der Werksferien, die in Bochum am 25. Juli, in Rüsselsheim und Kaiserslautern am 1. August beginnen, werden im gesamten Unternehmen Inventurarbeiten und Desinfektionsmaßnahmen durchgeführt (siehe dazu die Werksanschläge und den Bericht auf Seite 25).

Die letzte Betriebsversammlung in Rüsselsheim war am 29. Juni. Über die Arbeit des Betriebsrates sprach dessen Vorsitzender R. Heller. Über Angestelltenfragen referierte sein Stellvertreter R. Müller. Anschließend gab Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt einen Lagebericht (siehe Kasten auf Seite 2). An der Aussprache beteiligten sich 26 Mitarbeiter. Wichtige Punkte waren Sonderschichten, Einigungsstellenverfahren, Kurzarbeiterfonds, das 5-Milliarden-Investitions-Programm, Opel-Renten, Hitzepausen, Arbeitsbedingungen, Arbeitszeitverkürzung, um nur einige der in der siebenstündigen Versammlung aufgegriffenen Probleme zu nennen.

Die Jugendlichen des Rüsselsheimer Werkes kamen am 1. Juli zur Jugendversammlung in den Speisesaal A 7.

WERKSFERIEN 1978

In der letzten Sitzung mit dem Gesamtbetriebsrat am 12. Juli wurde vereinbart, daß die Werksferien 1978 in Bochum in die Zeit vom 17. Juli bis 4. August und in Rüsselsheim sowie Kaiserslautern in die Zeit vom 24. Juli bis 11. August fallen.

Eine weitere Blutspendeaktion des Deutschen Roten Kreuzes fand vom 20. 6. bis 8. 7. statt, an der vornehmlich Mitarbeiter aus dem K 40 teilnahmen. Insgesamt haben 2.001 Werksangehörige dabei Blut gespendet.

Im Rahmen der Heimatortkonzerte konzertierten die Opel-Musiker zuletzt am 8. Juli in Mainz-Marienberg und am 13. Juli 1977 im Stadtpark Rüsselsheim.

Die Absolventen der Sommerprüfung 1977 unserer Abteilung Berufserziehung hatten ihre Abschlußveranstaltung am 15. Juli in der Rüsselsheimer Festung.

Am 30. Juli 1977 UMSCHALTUNG IN DER TELEFONZENTRALE

Dies bedingt eine Rufnummernänderung bei allen 3-stelligen Telefonnummern. Die Änderung erfolgt durch Vorsetzen einer 4 vor die bisherige 3-stellige Rufnummer. Beispiel: bisher 996, neu 4996. Alle bisherigen 4-stelligen Telefonnummern bleiben bestehen.

KIKINDA-Projekt

Zu Meldungen über eine zukünftige engere Zusammenarbeit zwischen OPEL und dem jugoslawischen Werk KIKINDA waren jetzt folgende Einzelheiten zu erfahren:

Seit Jahren besteht zwischen OPEL und KIKINDA ein Zulieferverhältnis für Gußstücke. General Motors hat mit Jugoslawien kürzlich eine Vereinbarung über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens getroffen, an dem GM zu 49 Prozent beteiligt ist. Im Zuge dieses Projektes soll das bestehende Werk in KIKINDA erneuert und ausgebaut werden. Die Produktion wird im Dezember 1979 anlaufen. Mit OPEL besteht ein technisches Zusammenarbeitsabkommen, wonach wir sehr weitgehend in die Planung eingeschaltet werden. In dem neuen Werk sollen für uns Bremsstrommeln und -scheiben, Naben, Hinterachsgehäuse usw. in einer Größenordnung von ca.

9.300 Tonnen pro Jahr gefertigt werden. Das macht im Einzelfall 35 – 40 Prozent des Gesamtbedarfs aus.

Dafür sind die Absatzkontingente für OPEL-Wagen in Jugoslawien nicht nur gesichert, sondern ausgebaut worden. Es habe die Gefahr bestanden, daß die bisherigen Kontingente von ca. 3.500 – 4.000 Einheiten pro Jahr reduziert bzw. in Wegfall gekommen wären. Mit dem neuen Abkommen hingegen können Kontingente von 11.000 Einheiten pro Jahr erreicht werden. Die Bedeutung dieses Projektes liegt praktisch in der Erschließung eines neuen Marktes.

Bei OPEL wird eine spezielle Planungsgruppe geschaffen. Ferner ist geplant, daß jugoslawische Techniker und Ingenieure bei OPEL ausgebildet werden. In personeller Hinsicht werden nur geringfügige Umschichtungen zu erwarten sein, wobei sich durch die höheren Absatzzahlen ein Netto-Mehrbedarf an Arbeitsplätzen ergibt.



Siegerehrung im VV-Wettbewerb

Im letzten Jahr wurde bei den Auszubildenden des Rüsselsheimer Werkes ein VV-Wettbewerb durchgeführt. Das Thema lautete, ein Symbol und einen Werbespruch für das Vorschlagwesen zu entwickeln. Gleichzeitig sollten Vorschläge eingereicht werden für die Neugestaltung der Einwurfkästen für Verbesserungsvorschläge. Die zahlreiche Beteiligung und die guten Vorschläge zeigen, daß unsere Jugend an der Mitgestaltung über das Vorschlagwesen stark interessiert ist. In einer Siegerehrung jetzt im Juni wurden die Preise für die Erfolgreichsten des Wettbewerbs in Anwesenheit von Verantwortlichen des Vorschlagwesens und der Personalentwicklung überreicht. Auf dem Foto von links Gerdi Hasselbach, Dr. H. Hölterhoff, H. Meuselbach, A. Wilmes, P. Jahn, O. Losert, Meister W. Kerz, R. Krupp, F. Zierold und G. Tittes. Weitere Preisträger waren: H. Haubach, H. Schwarz und H. Martin, die am Tag der

Aufnahme nicht anwesend waren. Die Zeichnung zeigt das prämierte Symbol, das ab 1. August 1977 für das Vorschlagwesen werben wird. Preisträger: der Auszubildende F. Zierold. Als Slogan wurde der Vorschlag von H. Martin ausgewählt: „Denke mit, es zahlt sich aus“. A. W.





Opel beim Hessentag 1977 in Dreieich

Wie schon in den Jahren zuvor, beteiligte sich unser Werk auch am Hessentag 1977 — diesmal im südosthessischen Dreieich — mit einer Parade von acht automobilgeschichtsträchtigen Opel-„Oldtimern“ am großen Festzug, der diese Veranstaltung Ende Juni abschloß. Die historische Delegation, die schon zu einem Höhepunkt und zur Tradition in diesem jährlich stattfindenden Festzug geworden ist, verkörpert die lange Geschichte unseres seit Ende des letzten Jahrhunderts eng mit der Entwicklung des Automobilhauses verbundenen Unternehmens. Angeführt wurde die Opel-Gruppe im Umzug vom Werksorchester unter Andreas Wagner. Ein weiterer Anziehungspunkt war das sogenannte Quintuplet, ein fünfsitziges Fahrrad, das der Firmengründer Adam Opel einst für seine fünf Söhne hatte bauen lassen (siehe auch letztes Heft). Dazu kamen noch einige Modelle der laufenden Produktion. Bei der Vorbeifahrt auf der Ehrentribüne wurde Ministerpräsident Börner ein Blumenstrauß überreicht.

AUFNAHMEN

Oben: Das Werksorchester unter Andreas Wagner führte auch in diesem Jahr die Opel-Gruppe des Hessentag-Umzuges mit klingendem Spiel an.

Mitte: Einige der Opel-Oldtimer mit Fahrern und Mitfahrenden.

Unten: Erinnerungsfoto mit einem Teil der kostümierten männlichen und weiblichen Oldtimer-„Besetzungen“. Von links die Mitarbeiter Gerbig, Benz (vorne), Becker, Bienefeld, Karin Wölpert, Doris Gunkel, Gisela Braun, H. J. Stein, Organisationsleiter der Opel-Gruppe, Brigitte Ringeisen, Brigitte Hartmann, Neller, Schlöch und Goldammer. Die meisten von ihnen sind jedes Jahr dabei, gehören dadurch gewissermaßen zum „Stamm“ der Hessentag-Umzüge.

Opel-AvD-Pokal

Im Rahmen des Formel 1 Weltmeisterschaftslaufes während des „Großen Preises von Deutschland“ auf dem Hockenheimring veranstaltet der AvD, unterstützt durch das Werk, ein internationales Kadett GTE-Rennen, den AvD-Opel-Pokal. Das Rennen wird am Sonntag, dem 31. Juli 1977, um 16.00 Uhr, direkt nach dem Weltmeisterschaftslauf für Formel 1 Rennwagen gestartet und geht über die Distanz von 10 Runden = 67,8 km.



ASCONA

Anerkennung für hervorragende Gestaltung

Wie bereits im letzten Heft kurz erwähnt, wurde der vom Bundesminister für Wirtschaft gestiftete Bundespreis „Gute Form“ vom Rat für Formgebung, Darmstadt, der in diesem Jahr den „mobilen Arbeitsplatz“ bewertete, in der Pkw-Preisklasse von 10.000 bis 12.500 Mark an unseren Ascona L vergeben.

Der Bundespreis wird bekanntlich jährlich für „hervorragend gestaltete Industrieprodukte“ verliehen, wobei die Kategorie der Erzeugnisse stetig wechselt. Zu der diesjährigen Prämierung hatten Automobilhersteller des In- und Auslandes insgesamt 29 Pkw sowie 21 Nutzfahrzeuge vorgestellt. Bei den in neun Preisklassen (von unter 10.000 bis über 50.000 Mark) konkurrierenden Personenwagen wurde der Bundespreis lediglich sieben Wagen zuerkannt. Die Bewertung des Fahrerplatzes der untersuchten Automobile war nach den Kriterien visueller Bereich, Bedienungselemente, Sitzanlage sowie Innenraum/Ein- und Ausstieg vorgenommen worden.

Anlaß für den Rat für Formgebung, sich mit dem Thema „Der Fahrerplatz im Kraftfahrzeug-Design für den mobilen Arbeitsplatz“ zu beschäftigen, war die konsequente Weiterführung der allgemeinen Thematik „Design und Arbeitswelt“. Im Zuge der von allen Seiten geforderten Humanisierung der Arbeitswelt wurden so in diesem Jahr hervorragende Designleistungen anerkannt, die Millionen von Autofahrern ihre „Arbeit“ hinter dem Lenkrad erleichtern.

Den Bundespreis für Opel nahm im Juni in Berlin Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde aus den Händen von Bundeswirtschaftsminister Dr. Hans Friderichs entgegen (Bild oben).



VORSCHLAGWESEN

Denke mit, es zahlt sich aus!

Die Bildmontage täuscht, um Aufmerksamkeit zu erheischen, etwas vor, was es in Wirklichkeit natürlich nicht gibt. Geld fällt einem nicht einfach in den Schoß – es sei denn, man hätte ohne nennenswerten Einsatz das große Los gezogen. In der Regel muß es sauer verdient werden. Und auch im Vorschlagwesen, für das die junge Dame auf dem Bild wirbt, steht vor der Prämie eine gute Idee, die man haben muß, um einen Vorschlag honoriert zu bekommen. Die gute Idee wiederum setzt voraus, daß man mit offenen Augen durch den Betrieb geht, um zu erkunden, wo es etwas zu verbessern gibt. Im vergangenen Jahr waren es im Gesamtunternehmen 12.711 Mitarbeiter, deren Vorschlag angenommen und prämiert wurde – ein Beweis mehr dafür, daß das Vorschlagwesen eine wahre Fundgrube für gute Ideen ist. Deshalb: Denke mit, es zahlt sich aus! Natürlich kann einem niemand die Garantie geben, daß ein Vorschlag angenommen wird. Doch auch im betrieblichen Vorschlagwesen gilt die altbekannte Devise: Wer nicht wagt, der nicht gewinnt! Auf Seite 9 dieser Ausgabe wird übrigens auf die neuen Regeln im Vorschlagwesen hingewiesen, die in wenigen Tagen, am 1. August, in Kraft treten. Ausführlich wird darüber noch jeder Mitarbeiter persönlich unterrichtet.

Titelbild 6/77

Das Titelbild des letzten Heftes der OPEL POST (Heft 6/77) war Anlaß eines großen Rätselratens im Kollegenkreis, weil auf dem Bildhinweis nicht stand, wo die Aufnahme gemacht wurde. Vielleicht kann das nachgeholt werden. E. Jung, Motorenbau

(Anmerkung der Redaktion: Wir tappten wie Leser Jung und andere, die angerufen oder angefragt haben, selbst im Dunkeln, weil der Fotograf vergessen hatte, den Ort des Geschehens anzugeben und bis zum Redaktionsschluß nicht zu erreichen war. Inzwischen erfuhren wir, daß auf dem Bild ein Teil des Achensees in Tirol mit Pertisau im Hintergrund zu sehen ist.)

Historische Daten

Wenn es um die Opel-Historie geht, zeigt es sich immer wieder, wie groß die Lücken sind, die durch Kriegs- und Nachkriegsereignisse im Firmenarchiv entstanden sind. So kann es leicht passieren, daß ein historisches Modell falsch eingeordnet oder ein zurückliegendes Ereignis fehlinterpretiert wird. Und das ist in der letzten Ausgabe der OPEL POST gleich dreimal geschehen. Der Oldtimer, den Mitarbeiter Ernst Uhlig auf Gran Canaria fotografiert hat (auf Seite 8 abgebildet), ist kein P4, sondern eine 1,8 Liter Limousine aus dem Jahre 1931. Einige dieser seinerzeit für die Kanarischen Inseln bestimmten Wagen haben eine abenteuerliche Odyssee hinter sich. Durch Importbeschränkungen, Bürgerkrieg und Weltkrieg aufgehalten, erreichten sie erst 1946 – also 15 Jahre nach Bandablauf, ihre Bestimmungsorte.

Auf Seite 18 finden wir das Foto eines Niederrades. Das Rad stammt zwar aus dem ehemaligen Fahrrad-Museum des

Werkes, ist aber kein Opel-Erzeugnis. Die Erfindung des Fahrrades schreibt man bekanntlich dem Freiherrn von Drais zu – obwohl es sich bei dem von ihm konstruierten Fahrzeug nicht um ein „Fahr“ – sondern um ein Laufrad gehandelt hat. Dieses Laufrad vervollkommnete der Franzose Micheau, indem er das Vorderrad mit einer Tretkurbel ausstattete. Das Velociped war geboren. Um ein solches Velociped handelt es sich bei unserem in Heft 6 abgebildeten Museumstück. Da man wegen der geringen Pedalübersetzung mit diesen Rädern nicht schnell fahren konnte, vergrößerte man kurzerhand das Vorderrad. So kam man zum Hochrad.

Mit solchen Hochrädern begann dann 1887 in Rüsselsheim die Fahrradproduktion. Der Preis dieser Räder bewegte sich zwischen 250,- und 375,- Mark. Etwas später stellte dann Adam Opel sein erstes „Opel-Sicherheits-Zweirad“ vor. Es trug den Namen „Blitz“ – das erste Opel-Blitz-Fahrzeug sozusagen. (Bild unten.)

Und da alle guten Dinge drei sind, hat sich noch ein weiterer Fehler in dieser Ausgabe eingeschlichen. (Seite 19.) Richtig ist zwar, daß Carlo Jörns mit seinem Rennwagen seinerzeit bereits über 200 km/h fuhr, doch das war nicht beim Kaiserpreisrennen im Taunus anno 1907 der Fall. Die Rekordmarke von 228 km/h, die heute noch die Kühlerhaube des Boliden ziert, wurde beim Strandrennen auf der dänischen Insel Fanö erreicht. Bei diesem Rennen, das am 24. Juni 1923 stattfand, hieß Jörns' großer Gegner übrigens Malcolm Campbell.

Bodo Fischer
Presseabteilung

Autoratgeber

Ihren „Auto-Ratgeber“ mit seinen praktischen Tips für die Leser der OPEL POST begrüßen wir sehr. Unter dem Stichwort „Winterfreuden“ nennen Sie in Heft 5/77 das Produkt „Caramba“. Wir dürfen hier

zu Ihrer Information auf folgendes anerkanntes Opel-Zubehör hinweisen: 17 58 266: Reinigungs- und Frostschutzmittel, 125 ml, für Scheibenwaschanlage. – 17 58 267: Reinigungs- und Frostschutz-Spray, Babyflasche, Autoschloß-Enteiser für die Manteltasche. – 17 58 268: Reinigungs- und Frostschutz-Spray, 250 g. – Darüber hinaus verweisen wir auf das umfassende Opel-Pflegemittel-Programm, das für die Pflege und Werterhaltung des Wagens keine Wünsche offen läßt. Für das Stichwort „Lindenbäume“ in dem gleichen Artikel bietet sich an: 17 58 160 Fensterreinigungs-Puder, 50 g, zur Beseitigung von Fett und Insektenresten auf Scheiben. – 17 58 161: Scheibenklar-Spray, 300 g, „schafft klare Sicht in Sekunden“, sowie einige weitere Positionen von allgemeinen Waschzusätzen und Reinigungsmitteln. Sollten sich in Zukunft weitere Gelegenheiten für redaktionelle Beiträge zum Thema Autopflege oder auch Auto-Zubehör ergeben, sind wir gern bereit, die Werkzeitschrift mit entsprechenden Informationen über das Opel-Ersatzteil- und Zubehörprogramm zu versehen.

J. Walther

E + Z Marketing Entwicklung

Zusätzliche Hitzepausen

Wie bereits im vergangenen Jahr, so wurde auch jetzt wieder Anfang Juli mit dem Betriebsrat eine Absprache über die Gewährung von Hitzepausen zusätzlich zu den üblichen Erholungspausen getroffen. Maßgeblich ist der Wetterbericht des Deutschen Wetterdienstes, Wetteramt Frankfurt, für das Rhein-Main-Gebiet am Morgen des jeweiligen Tages um 5.45 Uhr. Wenn an zwei aufeinanderfolgenden Tagen die Außentemperaturen über 30 Grad C liegen, wird, beginnend mit dem zweiten Tag, eine Hitzepause von 10 Minuten pro Schicht gewährt. Die Pausen werden gewährt, wenn die Vorhersage lautet: Die Temperaturen werden über 30 Grad C liegen – die Temperaturen liegen zwischen 28 und 32 Grad C – die Temperaturen werden um 30 Grad C liegen. Lautet die Vorhersage „bis 30 Grad C“, gilt die Regelung nicht. Die Pausen gelten für alle Akkordarbeiter und alle produktiven Inspektoren, und zwar in der Frühschicht von 13 – 13.10 Uhr und in der Spätschicht von 17 – 17.10 Uhr. Nähere Einzelheiten der Vereinbarung wurden auf den Anschlagtafeln und durch Rundschreiben bekanntgegeben.





Dr. T. J. Raveson W. Trautmann

Nachfolger von Dr. H. W. Herke als Assistent des Generaldirektors wurde Dr. T. J. Raveson, bisher bei GMOO, New York (siehe auch letztes Heft).

Um dem Bundesdatenschutzgesetz vom 27. Januar 1977 Rechnung zu tragen, mußten Gesellschaften, die personenbezogene Daten verarbeiten und die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen, bis zum 1. Juli 1977 einen Beauftragten für den Datenschutz bestellen. Mit sofortiger Wirkung ist daher Wilhelm Trautmann, bis jetzt Manager Rechenzentrum, zum Beauftragten für den Datenschutz des Unternehmens ernannt worden. W. Trautmann berichtet verwaltungsgemäß weiterhin an A. A. Speidel. In allen Grundsatzfragen, die den Schutz personenbezogener Daten entsprechend dem neuen Gesetz betreffen, berichtet er gleichzeitig an Dr. W. Schlotfeldt, Direktor des Personalwesens.

Glückwünsche für das Patentamt

Das Deutsche Patentamt in München feierte am 1. Juli sein hundertjähriges Jubiläum. Aus diesem Anlaß übermittelte unser Unternehmen, das schon von Anfang an enge Verbindungen mit dem Amt hatte, herzliche Glückwünsche. Die Glückwünsche des Generaldirektors und des PEK-Direktors zusammen mit einem Modell des sogenannten Opel-Patent-Motorwagens „System Lutzmann“ aus dem Jahre 1898 wurden kürzlich vom Leiter der Opel-Patentabteilung, J. Baumgarten, dem Präsidenten des Deutschen Patentamtes, Dr. Erich Häußer, überreicht. Die Glückwunschadresse hat folgenden Wortlaut: „Die letzten hundert Jahre waren zunehmend von Erfindungsreichtum und technischen Neuerungen geprägt. Hierdurch wurde der Schutz von Erfindungen immer bedeutungsvoller für das Wachstum der Wirtschaft und damit auch für unser Unternehmen, für seine Mitarbeiter und Erfinder. Die vorbildliche Arbeit des Deutschen Patentamtes verdient Dank und Anerkennung. Unsere besten Wünsche begleiten das Patentamt auf seinem weiteren Weg. Adam Opel Aktiengesellschaft, gez. J. F. Waters, G. W. Roberts.“

Wichtige Änderungen in der gesetzlichen Krankenversicherung

Durch das 20. Rentenanpassungsgesetz und das Krankenversicherungs-Kostendämpfungsgesetz (KVKG) werden vom 1. Juli 1977 zahlreiche Vorschriften aus dem Versicherungs-, Leistungs- und Beitragsrecht der gesetzlichen Krankenversicherung geändert. Nachstehend geben wir einen kurzen Überblick über die wichtigsten neuen Vorschriften:

I. Versicherungsrecht

1. Rentner sind in der Krankenversicherung künftig nur noch versicherungspflichtig, wenn sie eine bestimmte Versicherungszeit erfüllen (seit der erstmaligen Aufnahme einer Erwerbstätigkeit, jedoch frühestens seit dem 1. Januar 1950 bis zur Stellung des Rentenanspruches müssen sie mindestens die Hälfte der Zeit Mitglied in der gesetzlichen Krankenversicherung gewesen sein).

Entsprechend den Übergangsvorschriften werden jedoch Personen, die a) am 1. 7. 1977 eine Rente aus der Rentenversicherung der Arbeiter oder der Rentenversicherung der Angestellten beziehen oder b) bis zum 30. 6. 1978 eine solche Rente beantragt haben oder beantragen hinsichtlich ihrer Krankenversicherung so gestellt, als hätten sie die Voraussetzungen nach neuem Recht erfüllt.

2. Rentnantragsteller können künftig erklären, daß ihre Mitgliedschaft in der Krankenversicherung der Rentner erst nach Ablauf des Monats beginnt, in dem der Rentenbescheid zugestellt wird.

3. Rentner, die nach dem 30.6.1977 in der Krankenversicherung der Rentner versicherungspflichtig werden, haben künftig unter bestimmten Voraussetzungen das Recht, Mitglied einer Ersatzkasse zu werden.

II. Beitragsrecht

1. Die Beiträge der Rentenversicherungsträger an die Krankenversicherung werden drastisch gekürzt. Die so entstehenden Verluste an Beitragseinnahmen werden gleichmäßig auf alle beitragszahlenden Versicherten verteilt, was eine Beitragserhöhung von ca. 1 – 1,2 Prozentpunkten spätestens ab 1.1.1978 erforderlich macht.

2. Rentnantragsteller zahlen ab 1.7.1977 einen monatlichen Beitrag von

DM 103,- (dies gilt jedoch nur dann, wenn sie nicht mehr in Arbeit stehen).

3. Die Beitragsbemessungsgrenze in der Krankenversicherung wird nicht erhöht; sie beträgt weiterhin 75 v. H. der Beitragsbemessungsgrenze in der Rentenversicherung. Das sind 1977 monatlich DM 2.550,-.

III. Leistungsrecht

1. Bestimmte Arzneimittelgruppen, Verband- und Heilmittel werden künftig nicht oder nur bei Vorliegen besonderer Voraussetzungen von der Krankenkasse gezahlt.

2. Für jedes auf einem Verordnungsblatt vom Arzt aufgeführte Mittel haben die Versicherten einen Kostenanteil in Höhe von je DM 1,- zu zahlen. Befreit sind nur noch Verordnungen für Kinder und solche im Rahmen der Mutterschaftshilfe.

3. Zuschüsse zu den Kosten für Zahnersatz und Zahnkronen werden künftig nur noch in Höhe von 80 v. H. gezahlt.

4. Die Vorschriften über die Haushaltshilfe werden dahingehend eingeschränkt, daß für Verwandte und Verschwägerter bis zum 2. Grad nur die erforderlichen Fahrkosten und der nachgewiesene Verdienstausfall erstattet werden.

5. Bei Vorbeugekuren ist volle Kostenübernahme nur noch bei Arbeitnehmern möglich; Kuren im Ausland werden künftig generell nicht mehr bezuschußt; für alle Kuren ist eine vertrauensärztliche Begutachtung erforderlich.

6. Fahrkosten werden nur noch erstattet, wenn sie je einfache Fahrt mehr als DM 3,50 betragen.

7. Familienkrankenhilfeanspruch besteht künftig nur noch dann, wenn das Gesamteinkommen des Angehörigen nicht mehr als monatlich DM 370,- (im Jahr 1977) beträgt.

Zu den neuen gesetzlichen Regelungen sind noch verschiedene Richtlinien, Vereinbarungen und Durchführungsvorordnungen von den Bundesverbänden der Sozialversicherungsträger und den Bundesausschüssen der Ärzte und Krankenkassen zu beschließen. Falls konkrete Einzelfragen bestehen, bitten wir unsere Versicherten, sich mit uns in Verbindung zu setzen.

DGB-Vorsitzender H. O. Vetter im Werk

Ende Juni kam DGB-Chef Heinz Oskar Vetter für ein paar Stunden ins Werk. Begleitet wurde er vom hessischen DGB-Vorsitzenden Jochen Richert sowie örtlichen DGB-Vertretern. Es ging bei diesem Besuch hauptsächlich um persönliche Kontakte und das Kennenlernen der Arbeitsbedingungen in einzelnen Produktionsbereichen. Dem ausgedehnten Rundgang im K 40 schlossen sich Gespräche mit dem Betriebsrat und der Geschäftsleitung an. Abends war in der Stadthalle eine Diskussionsveranstaltung, bei der der DGB-Vorsitzende auch Angriffe gegen die Firma richtete, die den Vorstand veranlaßten, einen offenen Brief, der gleichzeitig der Presse übergeben wurde, an Heinz Oskar Vetter zu schicken. In dem von Vorstandsmitglied E. Rohde unterzeichneten Schreiben wird unter anderem ausgeführt:

Offener Brief an H. O. Vetter

„Hinsichtlich der Bewältigung der Rezession möchten wir auf die Fakten verweisen, die der Unterzeichner bei der Begrüßung darlegte. Wir hatten zur Anpassung der Belegschaft keine Masseneinstellungen vorgenommen, sondern freiwillig ausscheidenden Mitarbeitern Abfindungsbeträge angeboten. Die Kosten für diese Sozialpläne hatten wir mit 57 Millionen DM beziffert. Dieses Vorgehen, das die von uns geübte soziale Verantwortung klar widerspiegelt, wurde von unserem Betriebsrat in voller Verantwortlichkeit mitgetragen. – Unser Jahresüberschuß im Krisenjahr 1974 betrug 6,2 Millionen DM. Der einbehaltene Gewinn war weniger als 0,1 Prozent des Umsatzes. Im Folgejahr 1975 betrug der Jahresüberschuß 49,7 Millionen DM; das waren 0,8 Prozent des

Umsatzes. Für beide Jahre wurde dem Aktionär keine Dividende gezahlt. – Wenn wir den Zeitungsberichten weiter folgen, haben Sie sich gegen Sonderschichten bei Opel zugunsten von Neueinstellungen eingesetzt, obwohl wir Ihnen dargelegt hatten, daß unsere Montagekapazität derzeit voll ausgelastet ist und Neueinstellungen keine Erhöhung des Ausstoßes bewirken würden. Wir hatten darauf hingewiesen, daß unsere Kunden aus den breiten Bevölkerungsschichten kommen. Dieser Kundenkreis ist nicht bereit, übermäßig lange Lieferfristen in Kauf zu nehmen. Wenn wir nicht in der Lage sind, dieser Nachfrage gerecht zu werden, ist bei dem harten Konkurrenzkampf zu befürchten, daß solche Kaufinteressenten auf andere Marken ausweichen und uns damit auf längere Zeit verloren gehen. Niemand kann wohl behaupten, daß damit unseren Mitarbeitern im Sinne einer langfristigen Sicherung ihrer Arbeitsplätze gedient wäre. –

Schließlich müssen Sie zum Ausdruck gebracht haben, daß wir ein Investitionsprogramm von 5 Milliarden DM verabschiedet hätten, ohne dessen personelle Auswirkungen zu berechnen. Sie können einem Unternehmen wie dem unseren nicht unterstellen, daß wir eine Planung betreiben, die nicht im geringsten mit den Anforderungen einer sorgfältigen Geschäftsführung in Einklang zu bringen wäre. Allerdings ist es – wie wir bei der Ankündigung des Programms betont haben – aus Wettbewerbsgründen ausgeschlossen, frühzeitig Einzelheiten bekanntzugeben; dies wird im Zuge der Entwicklung, die sich bekanntlich über sechs Jahre erstreckt, von Fall zu Fall geschehen...“

Antwort des DGB-Chefs

Auf diesen Brief antwortete inzwischen H. O. Vetter. Er schrieb u. a., er habe natürlich nicht erwartet, daß Opel die Konkurrenz über die Modellentwicklung oder die Produktionsplanung unterrichtete. „Ich halte es aber für notwendig, daß bei einem solch großen Investitionsprogramm für sechs Jahre der Wirtschaftsausschuß Ihres Unternehmens über die damit zusammenhängende Personalplanung schon jetzt informiert wird. Dies aber ist nach meinen Informationen trotz eines schriftlichen Ersuchens meiner Betriebsratskollegen noch nicht geschehen.“ Allzuoft habe man nämlich die Erfahrung machen müssen, daß Investitionsprogramme entgegen allen offiziellen Verlautbarungen nicht unbedingt mit der Schaffung neuer Arbeitsplätze verbunden seien, ja durch Rationalisierungs-Investitionen sogar überwiegend Arbeitsplätze abgebaut würden. „Zur Frage der Sonderschichten habe ich in meinem Referat das allgemeine Problem der Ableistung von Überstunden bei gleichzeitiger Arbeitslosigkeit behandelt. Ich habe erklärt, und das dürfte wohl



Im Gespräch mit dem Betriebsrat W. Jahn. Dahinter Gesamtproduktionsleiter H. Berger, Personalleiter G. Noß und Betriebsratsvorsitzender R. Heller.



Gespräch mit dem Generaldirektor (links). Dazwischen Vorstandsmitglied E. Rohde.

unbestreitbar sein, daß 'zu viele zu viel arbeiten'. In diesem Zusammenhang habe ich auf das Beispiel der Sonderschichten auch in Ihrem Unternehmen hingewiesen. Nun dürfte es tatsächlich schwer zu erklären sein, wieso in den Jahren 1973 bis 1975 Tausende von Arbeitsplätzen abgebaut wurden und in den darauffolgenden Jahren Dutzende von Sonderschichten gefahren werden müssen. Hierin zeigt sich für mich einer der Grundwidersprüche einer Arbeitsmarktpolitik, die, wie dieses Beispiel zeigt, von den Ent-

Fortsetzung auf Seite 25

Neue Regeln des Vorschlagwesens

Wie wir bereits in Heft 5/77 angekündigt haben, treten ab 1. August 1977 neue Regeln für das Vorschlagwesen in Kraft. Diese Regeln sind in der Betriebsvereinbarung Nr. 32 vom 11. Mai 1977 zusammengefaßt und durch die überarbeitete Richtlinie ergänzt worden. Sie wurden den Gegebenheiten angepaßt, so daß erhebliche Verbesserungen für die Einsender erzielt werden. Im folgenden werden die Änderungen gegenüber der heutigen Richtlinie 500 der Personal- und Sozialabteilung erläutert:

Welcher Einsender ist prämienerberechtigt?

Prämienerberechtigt sind alle Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft mit Ausnahme der Führungskräfte im Rang eines Abteilungsleiters, Betriebsleiters oder vergleichbarer Positionen und darüber. Weiterhin sind Mitarbeiter, die in den Ausschüssen für Verbesserungsvorschläge als hauptamtliche Prüfer oder in den Büros für Verbesserungsvorschläge tätig sind, nicht prämienerberechtigt. Waren bisher Tarifangestellte, wie zum Beispiel Planer, Konstrukteure, Zeitstudienleute, Ingenieure aller Fachrichtungen oder Gruppenführer, Meister und Obermeister nicht prämienerberechtigt, so können sie ab 1. August 1977 Prämien für Verbesserungsvorschläge erhalten, auch wenn diese vor diesem Termin eingereicht worden und noch nicht angenommen waren.

Welche Vorschläge sind nicht prämienerberechtigt?

Gehört der Verbesserungsvorschlag zum Aufgabenbereich des Einsenders, so kann keine Prämie gezahlt werden. Ebenso entfällt die Prämienberechtigung, wenn der Verbesserungsvorschlag einen konkret beschriebenen Arbeitsauftrag des Einsenders beinhaltet.

Welche Prämien werden gezahlt?

Die Prämie beträgt 28 Prozent der Ersparnisse des ersten Jahres nach Einführung eines Vorschlages. — Wird eine größere Investition auf Grund eines Vorschlages eingespart, beträgt die Prämie 14 Prozent der Ersparnisse. — Die Prämiensumme kann maximal DM 50.000,- betragen.

Wer zahlt die Steuern für die Prämien?

Die auf die Prämien anfallenden Steuern sowie der Arbeitnehmeranteil an den Sozialversicherungsabgaben trägt der Prämienempfänger entsprechend den jeweilig gültigen gesetzlichen Bestimmungen. Sie werden vor Prämienauszahlung von der Firma an das Finanzamt abgeführt.

Wer entscheidet über die Annahme?

Nach Abschluß der Prüfung entscheidet der Ausschuß über Annahme oder Ablehnung und Priorität von Vorschlägen sowie Prämienberechtigung der Einsender. Die Annahme kann erst erfolgen, wenn die Durchführung des Vorschlages sichergestellt ist. Der Ausschuß besteht aus Vertretern der Hauptabteilungen, die vor allem Verbesserungsvorschläge zu bearbeiten haben, sowie drei Mitgliedern des Betriebsrates.

Wann kann Einspruch erhoben werden?

Ist ein Vorschlag abgelehnt, kann ein Einsender innerhalb von 8 Wochen nach Erhalt des Ablehnungsbescheides beim Ausschuß für Verbesserungsvorschläge gegen die Ablehnung schriftlich mit eingehender Begründung Einspruch erheben.

Anrufung des Berufungsausschusses

Wird der Einspruch eines Einsenders durch den Ausschuß für Verbesserungsvorschläge abgelehnt, so kann der Einsender innerhalb von 8 Wochen nach Erhalt der Ablehnung den Berufungsausschuß schriftlich anrufen. Die Berufung ist ausreichend zu begründen. Der Einsender kann verlangen, vom Berufungsausschuß gehört zu werden. Der Beschluß, durch den eine Berufung verworfen wird, ist endgültig. Der Berufungsausschuß wird gebildet aus zwei Vertretern der Geschäftsleitung und zwei Vertretern des Betriebsrates.



**Ein guter Vorschlag
auf dem Papier
ist besser
als viele Ideen im Kopf!**

Nah am Händler - nah am Kunden

Die Arbeitskette im Industriebetrieb ist lang. Ideen werden entworfen, neue Techniken entwickelt, Material wird eingekauft, in der Produktion verarbeitet – in Hunderten von Bereichen. Dazu kommen die Verwaltung, der Personal- und Sozialsektor sowie andere Tätigkeiten, die ebenfalls notwendig sind, damit das Ganze läuft. Doch das ist nicht alles: was hier produziert wird, muß draußen an den Mann – sprich Kunden – gebracht, im wahrsten Sinne des Wortes verkauft werden, in unserem Falle Automobile. Unter den heutigen Bedingungen, die nicht zuletzt durch einen harten Konkurrenzkampf charakterisiert sind, ist diese Aufgabe nur von einer straff geführten Verkaufsorganisation erfolgreich zu bewältigen. Eine besondere Stellung nehmen in diesem Zusammenhang die einzelnen Verkaufszonen in der Bundesrepublik ein. Vor Jahren berichteten wir einmal über die Zone Hamburg. Unser heutiger Beitrag beschäftigt sich mit den Aufgaben der Zonenbüros ganz allgemein, während die Fotos für diesen Bericht im Zonenbüro Mainz aufgenommen wurden. In einem der nächsten Hefte sind wir dann mit einem Distriktleiter unterwegs.

Autos sind keine Ware, die durch Ausrufen auf dem offenen Markt verkauft wird. Der Verkauf von Automobilen erfordert vielmehr eine zentral gelenkte, aber auch weitreichende und weitverzweigte Organisation. Verkaufsorientierte Händlerbetriebe können den Anforderungen des Wettbewerbs in unserer Branche nur gewachsen sein, wenn sie auf modernen Verkaufsmethoden aufbauen, wobei die systematische Arbeit im Vordergrund steht. Hier beginnt die Aufgabenstellung der Mitarbeiter unseres Verkaufs. Sitz der Verkaufsleitung Deutschland und der Stabsabteilungen des Verkaufsbereichs ist Rüsselsheim. Doch von einem einzigen Ort aus kann man den Verkaufserfordernissen der heutigen Zeit nicht gerecht werden; es bedurfte daher des bundesweiten Ausgreifens in inzwischen sechs Verkaufszonen nach der Devise: „Nah am Händler – nah am Kunden“. Die einzelnen Zonenbüros haben ihren Sitz in folgenden Städten: Zone I Hamburg, Zone II Bielefeld, Zone III Bochum, Zone IV Mainz, Zone V Leonberg, Zone VI München. Jede Zone ist in 10 Distrikte unterteilt, an deren Spitze Distriktleiter stehen, die jeweils etwa 15 bis 20 Händler betreuen.

Repräsentant des Unternehmens

Der Leiter einer Zone ist Repräsentant des Unternehmens in seinem Verkaufsbereich und vertritt dessen Geschäftspolitik gegenüber den Händlern. Darüber hinaus informiert er die Leitung der

Verkaufsorganisation in Rüsselsheim laufend über alle Vertriebsangelegenheiten und Wettbewerbsentwicklungen, welche die Marktsituation des Unternehmens beeinflussen können, beispielsweise die wirtschaftliche Lage in seiner Region, Maßnahmen der Wettbewerber, die Resonanz der Händler auf eigene Aktionen, das Verhalten der Kunden und vieles andere

mehr. Zur Erfüllung dieser Aufgaben steht den Zonenleitungen spezialisiertes Personal im Innen- und im Außendienst zur Verfügung. Die im Innendienst tätigen Mitarbeiter sind vor allem für den verwaltungsmäßigen und organisatorischen Ablauf verantwortlich. Breiten Raum nimmt hierbei die Steuerung des Fahrzeugangebots der Händler, die Disposition der Auftragsentwicklung sowie die Auswertung des verkaufsstatistischen Materials ein. Zu den wichtigsten Aufgaben der Außendienst-Mitarbeiter zählen die Förderung des Neu- und Gebrauchtwagenverkaufs der Händler, das Bedford Blitz-Nutzfahrzeugprogramm, das Großabnehmer- und Behördengeschäft, die Belange des Ersatzteile- und Zubehörverkaufs, das weite Feld des Kundendienstes einschließlich der Gewährleistungsabwicklung sowie die Beratung in Fragen der Händlergeschäftsführung. Auch der Zonenleiter und sein Stellvertreter sind regelmäßig „draußen“ zur Unterstützung der im Außendienst tätigen Mitarbeiter oder um sich durch engen Kontakt zu den Händlern persönlich über das Marktgeschehen zu informieren. Der Schulung der

Zonenleiter G. Laut (rechts) und sein Stellvertreter, H. Schumacher, vor der Karte der Opel-Händlerorganisation der Zone IV mit Sitz in Mainz.

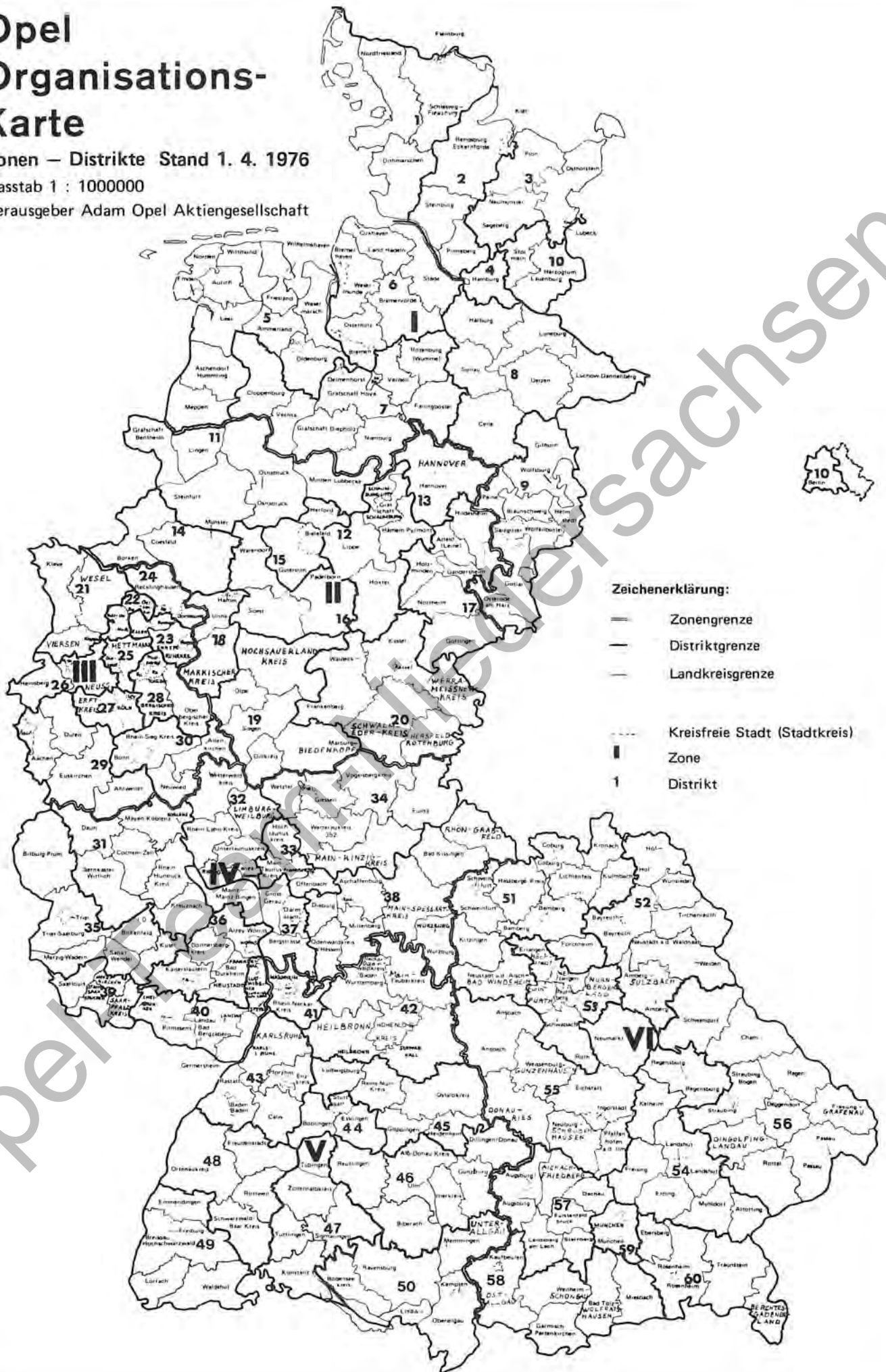


Opel Organisations-Karte

Zonen – Distrikte Stand 1. 4. 1976

Masstab 1 : 1000000

Herausgeber Adam Opel Aktiengesellschaft



Opel



Die Verwaltung der Zone Mainz mit Büroleiter G. Backhausen (hinten) und den Mitarbeitern Bärbel Schneider und K. H. Hauschildt. – Auf dem Bild darunter die Fahrzeugdisposition. Hier werden alle eingehenden Bestellkarten mit dem Fahrzeugangebot der Händler verglichen und in die Produktionsmonate disponiert. Von links Elfriede Kissinger, G. M. Maier, Ruth Kuckuk und B. Meier, Leiter der Fahrzeugdisposition.



Die Außendienst-Mitarbeiter W. Bachmann (links) und H. Hütten besprechen mit dem Zonenbeauftragten für den Kundendienst, R. Wundrak (rechts), die monatlichen Vergleichszahlen. (Bild unten.)



Der Zonenbeauftragte für Ersatzteile und Zubehör, E. Keil (links), bespricht mit Außendienst-Mitarbeiter K. Reidelbach eine Werbeaktion für den Ersatzteile- und Zubehör-Verkauf.

Mitarbeiter wird großes Gewicht beigegeben. Qualifizierte Kräfte werden deshalb immer wieder zu Lehrgängen und Seminaren entsandt.

Sorgfältige Marktanalysen

Auch hinsichtlich einer angemessenen Dichte muß das Vertriebsnetz ständig im Auge behalten werden. Noch nicht besetzte Händlerplätze sind festzustellen und, wenn zweckmäßig, neue Opel-Stützpunkte einzurichten. Sorgfältige Marktanalysen und daraus resultierende individuelle verkaufsfördernde Maßnahmen tragen dazu bei, die Qualität der Opel-Händlerorganisation ständig zu verbessern. – Schon aus dieser kurzen Darstellung geht die Bedeutung einer funktionierenden stets schlagkräftigen Verkaufsorganisation hervor. Die Vorteile dieser Organisationsform sind klar: Da von jedem Zonenbüro nur etwa 160 bis 180 Vertragshändler erfaßt werden (insgesamt

Empfang und Telefonzentrale der Zone Mainz. Auch der Telexverkehr wird von hier aus abgewickelt. Mitarbeiterin Maria Sobetzko meldet gerade einen Besucher an.



sind es zur Zeit 1.003 Händlerbetriebe und 1.090 Anerkannte Opel-Dienststellen im Bundesgebiet), ist eine spezielle Betreuung und eine entsprechend enge Zusammenarbeit gewährleistet. Die Einstellung der Händler zum Werk ist sehr gut. Dies ist vor allem auf unsere wettbewerbsfähigen Produkte und nicht zuletzt auf die engen persönlichen Kontakte zurückzuführen. Aus dieser positiven Einstellung resultiert eine verstärkte Verkaufsaktivität der Händler, die mit viel Engagement ihre lokalen Märkte bearbeiten. Im Zonenbüro können sie Wünsche und Probleme schnell, gewissermaßen an Ort und Stelle, vorbringen und sich, von Ausnahmen abgesehen, die meist zeitraubende Reise nach Rüsselsheim sparen. Die Zonenbüros ihrerseits sind durch die enge Tuchfühlung zum Händler und damit auch zum Kunden besser in der Lage, die lokalen Märkte ihres Bereiches zu beobachten und zusammen mit den Händlerbetrieben notwendige Maßnahmen zu entwickeln und zum Erfolg zu führen.

Intensive Werbung

Neben einer intensiven regionalen Werbung bearbeiten unsere Händler den Markt mit einer Vielzahl von Sonderveranstaltungen. Auch durch Absatzförderungsmaßnahmen mit Aktionscharakter bemühen sich unsere Händler, ihr Image in ihren lokalen Märkten weiter auszu-



Blick in das Zonen-Sekretariat mit den Mitarbeiterinnen Jutta Kloos (links) und Erni Gerhardt sowie dem Leiter der Zone Mainz, G. Laut.

bauen. Die große Zahl von neuerbauten Betrieben und Ausstellungsräumen beweist, daß unsere Händler erkannt haben, wie wichtig eine optisch vorteilhafte Darstellung ihres Händlerbetriebes für ihr Ansehen und damit für den Verkaufserfolg in ihrem regionalen Markt ist. Die in jüngster Zeit neu eröffneten Betriebsanlagen zeigen, daß die Händler gezielt

investieren und Vertrauen in die Zukunft des Automobilgeschäftes und zu unserem Fabrikat haben. Zusammengefaßt: Aktivität in allen Verkaufsgebieten zwischen der norddeutschen Küste und den bayerischen Alpen mit dem Ziel, in jeder Situation so schnell wie möglich auf das Marktgeschehen und seine unzähligen Unwägbarkeiten zu reagieren.

Monatlich finden Distriktleiter-Treffen im Zonenbüro statt. Dabei erörtert die Zonenleitung mit den Distriktleitern und Zonenbeauftragten, wie unsere Zielsetzung im Verkauf und bei anderen Aufgaben durch geeignete Maßnahmen in den einzelnen Distrikten abgesichert und erreicht werden kann.



UNSERE JUBILARE

Rüsselsheim



Josef Baumann
Prod. Steuerung
1.7.1977



Gustav Edel
PV-Untersammenbau
1.7.1977



Johann Eg
PV Schmiede
1.7.1977



Hermann Martini
Qual.Ktr.u.Inspektion
1.7.1977



Karl Schaffner
Kostenforschung
1.7.1977



Georg Schneider
Karosseriebau
28.7.1977



Henriette Schweinhardt
Werksanlagen
13.8.1977



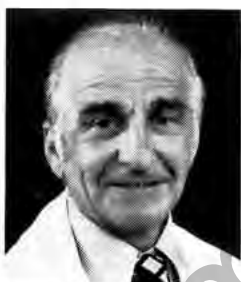
Philipp Dechert
PV Werkz.u.Betriebsm.
21.8.1977



Fritz Stumpf
PV Schmiede
25.8.1977



Karl Engel
Werkzeugbau
26.8.1977



Georg Krämer
Karosseriebau I
30.8.1977



Willi Benz
Verkaufsbereich
1.7.1977



Franz Hartmann
Finanzabteilung
21.8.1977



Wilhelm Götze
Filiale Berlin
1.4.1977

Bochum

Berlin

Rüsselsheim

10.7.1977
Lina Weller
Chassisbau II

15.7.1977
Irene Bojarski
Chassisbau I

4.8.1977
Heinrich Diehl
Schnittbau

Kurt Fickus
Lehrenbau

Max Helmer
Schnittbau

Philipp Kahlenberg
Z. Masch.-Abt.

Franz Krahl
Qual.Förderg.u.Insp.

4.8.1977
Karl Neuroth
Instandhaltung

Horst Peschel
Instandhaltung

Franz Pluschke
PV-Werkstätten

Josef Rossellit
Standardabteilung

Karl-Heinz Timmerberg
Instandhaltung

Fritz Wüstemann
Energieversorgung

7.8.1977
Wilhelm Marquardt
Instandhaltung

11.8.1977
Karl-Heinz Wedel
Design

25

13.8.1977
Lothar Faßbender
Zentralplanung

Willi Gern
Instandhaltung

14.8.1977
Karl-Heinz Busemann
PV-Werkz.u.Betriebsm.

Günther Ruhland
Instandhaltung

19.8.1977
Georg Seip
Ersatzteilelager

20.8.1977
Ludwig Kornmann
Schnittbau

20.8.1977
Karl Wolf
Schweißmasch.u.Vorr.

21.8.1977
Wilhelm Strom
Qual.Ktr.u.Insp.

23.8.1977
Walter Krämer
PV-Preßwerk

25.8.1977
Adam Beckmann
Instandhaltung

Hans Kraffert
Werksleitg.

Friedrich Lahr
Instandhaltung

Walter Schilling
Elektr. Abt.

26.8.1977
Willi Mehler
Instandhaltung

Edwin Runge
PV-Preßwerk

27.8.1977
Reinhold D'Avis
Schweißmasch.u.Vorr.

Helmut Diehl
Prod.Steuerung

Hermann Görgner
Z. Masch.-Abt.

Rudolf Bonacker
Instandhaltung

Franz Miksch
Schnittbau

Ernst Munser
Wagenendmontage

Wilhelm Opper
Schweißmasch.u.Vorr.

28.8.1977
 Philipp Dickler
 Karosseriebau I
 Heinrich Kunz
 Ersatzteilelager
 Otto Lochhaas
 Betriebsschlosserei
 29.8.1977
 Winfried Barth
 PEK
 Walter Dietz
 PEK

Bochum
 4.8.1977
 Hans Dörr
 Preßwerk
 8.8.1977
 Hugo Beck
 Chassis I
 25.8.1977
 Karl-Heinz Stade
 PVK Werk I

IM RUHESTAND

Paul Bartels
 Qual.Ktr.u.Insp.
 Edgar Baumann
 Export
 Karl Bender
 Instandhaltung
 Hermann Berger
 Ordnungsdienst
 Heinrich Gärtner
 Qual.Ktr.u.Insp.
 Heinrich Gerlach
 Materialbehandlg.
 Kurt Gerstmann
 Qual.Ktr.u.Insp.
 Marie Gramling
 Besch.-Eins.
 Wilhelm Hahl
 Qual.Ktr.u.Insp.
 Josef Hämmerer
 Preßwerk
 Hans Heinicke
 Betriebsmitteleink.
 Kurt Henke
 Werkzeugzentralverw.
 Viktor Hundrackt
 Verkehrsabteilung
 Hermann Kessler
 Werkschutz
 Karl Klaus
 Preßwerk
 Ernst Klein
 Karosseriebau
 Valentin Kraus
 Betriebsschlosserei
 Franz Krausch
 Proj.Ktr.u.Kst.Schätzg.
 Therese Kubista
 Ordnungsdienst
 Andreas Kufer
 Karosseriebau
 Alfons Leja
 Materialbehandlg.
 Albert Langer
 Instandhaltung
 Walter Ludwig
 Mat.-u.Prod.Ktr.

Franziska Meier
 Zentralwäscherei
 Ernst Münster
 Werkzeugschleiferei
 Klaus Nitsch
 Verkehrsabteilung
 Walter Paesler
 Chassis I
 Alex Puroi
 PEK
 August Rothmaier
 AMK-Systeme
 Jakob Rudolph
 Chassis I
 Johann Rutzenhöfer
 PEK
 Erich Sachs
 Materialbehandlg.
 Hans Saufler
 Qual.Ktr.u.Insp.
 Otto Schade
 Werkdruckerei
 Philipp Schaffner
 Besch.-Eins.
 Josef Schardt
 Karosseriebau
 Bruno Schmidt
 Modellschreinerei
 Josef Schön
 Kundenbetreuung
 Georg Schulz
 Karosseriebau
 Melchior Siebel
 Karosseriebau
 Kurt Smura
 Prod.Kar.Unterzsb.
 Christian Stäblein
 Ersatzteilelager
 August Stangner
 Karosseriebau
 Josef Weinpert
 Chassis I
 Lina Weller
 Motorenbau
 Heinz Wolf
 Karosseriebau

LEBENSRETTER SICHERHEITSGURT

„Ich dachte schon, er würde verbluten“



Nachdem wir in der vorletzten Ausgabe der OPEL POST über den schweren Unfall von Mitarbeiterin Susan Kapetanovic berichteten und in Heft 6 den Unfall einer unserer Testfahrer schilderten, erhielten wir zahlreiche Telefonanrufe von Werksangehörigen, die in ähnliche Unfälle verwickelt waren. Wir haben uns über das große Interesse gefreut, denn es zeigt, daß diese Artikelserie von vielen Lesern mit großer Aufmerksamkeit verfolgt wird. Diesmal ist es Mitarbeiter Leonhard Bubach (Bild), Produktions-Vorbereitung Chassis, der ebenfalls etwas zum Thema Sicherheitsgurt beizusteuern hat.

An einem Dienstag im November

„Ich erinnere mich noch ganz genau an das Unglück, das nach Arbeitsschluß an einem Dienstag im November des Jahres 1974 geschah. Ich saß am Steuer meines Kadett und hatte mich angeschnallt. Das Anlegen des Sicherheitsgurtes war für mich zur Gewohnheit geworden, nachdem sich vorher in Mainz ein schwerer Verkehrsunfall ereignet hatte, bei dem es fünf Tote gab, unter ihnen drei spanische Gastarbeiter aus meiner unmittelbaren Nachbarschaft. In meinem Wagen saßen noch zwei Kollegen, die regelmäßig mit mir fahren, da sie auch in Kostheim wohnen. Mein Kollege auf dem Beifahrersitz hatte sich nicht angeschnallt, denn er lehnte dies grundsätzlich ab.“

Da war es schon geschehen

Vom Parkplatz am D 24 fuhr ich an der PEK vorbei auf die vierspurige Bundesstraße 43 in Richtung Bischofsheim. Hinter der Ampel-Kreuzung wechselte ich auf die Überholspur, als plötzlich ein Rekord auf unsere Fahrbahn geriet und in Schleudertour auf mich zukam. Ich reagierte so gut ich konnte, schlug das Steuer nach rechts ein, da sich auf der rechten Fahrbahn gerade kein Fahrzeug befand, rief meinem Beifahrer noch zu, daß er sich abstützen solle – und dann war es auch schon geschehen. Es krachte, und die Windschutzscheibe sprang in tausend Teilchen. Der Aufprall war so

heftig, daß an beiden Fahrzeugen Totalschaden entstand. Ich erlitt Prellungen an der Brust sowie eine Verletzung am Knie und mußte drei Wochen das Bett hüten, doch der Sicherheitsgurt hatte mich vor erheblich schwereren, wenn nicht gar vor einer tödlichen Verletzung bewahrt.“

Gegen das Armaturenbrett

Auf unsere Frage, was denn mit den beiden anderen Insassen geschehen sei, berichtete Mitarbeiter Bubach weiter: „Mein nicht angeschnallter Beifahrer hatte zwar noch versucht, sich so gut er konnte in diesen Bruchteilen von Sekunden mit den Händen abzustützen, doch das nutzte nichts. Er flog mit Wucht gegen das Armaturenbrett, schnellte zurück, wodurch die Rückenlehne seines Sitzes brach. Er erlitt Prellungen und Schnittwunden an den Händen und war insgesamt vier Wochen arbeitsunfähig. Am schlimmsten aber traf es den hinten sitzenden Mitfahrer. Er flog durch die beiden Vordersitze nach vorne gegen die Spiegelhalterung. Sie riß ihm die Kopfhaut so stark ein, daß er eine tiefe, stark blutende Schnittwunde erlitt. Ich dachte schon, er würde verbluten.“

Acht Monate arbeitsunfähig

Besonders tragisch wirkte sich für ihn noch aus, daß ihn die abgebrochene Rückenlehne meines Beifahrers mit voller Wucht am rechten Arm traf, so daß er mehrere Knochenbrüche und Knochensplittierungen erlitt. Es folgten sechs Wochen Krankenhausaufenthalt und acht Monate Arbeitsunfähigkeit. Durch diesen bedauerlichen Unfall hat er einen Dauerschaden am Arm davongetragen. Hätte sich mein Beifahrer angeschnallt, wäre die Rückenlehne nicht abgebrochen und die schwere Armverletzung des Kollegen vermieden worden. – Meine Familienmitglieder und Bekannten, die in mein Auto steigen, wissen ganz genau, daß ich die Sicherheitsgurte als Lebensretter betrachte und diese in meinem Wagen grundsätzlich angelegt werden müssen. Unser Motto: „Erst gurten, dann spurten!“

M.K.

Wann beginnt der Urlaub?

Wann der Urlaub beginnt, scheint keine Frage zu sein. Es ist auch keine Frage, jedenfalls was seinen Zeitpunkt betrifft. Am Morgen, der dem letzten Arbeitstag folgt, fängt der Urlaub an, aber das ist sozusagen nur sein juristischer, arbeitsrechtlicher Beginn. Urlaub ist jedoch nicht nur eine Sache, die zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ausgehandelt wird, sondern gewissermaßen auch eine seelische Angelegenheit.

Wie jemand seine Ferien zu verbringen hat, ist in keinem Tarifvertrag vorgesehen. Es ist jedermanns ureigene Sache. In die Hand jedes einzelnen (und seiner Familie selbstverständlich) ist es gegeben, ob er seinen Urlaub genießen oder ihn wie Sand durch die Finger rinnen lassen will. Es soll hier nicht versucht werden, zu ergründen, wie viele Möglichkeiten es gibt, diese schönsten Stunden des Jahres zu nutzen oder zu vergeuden. Jeder handelt hier gemäß seinem Charakter, seinem Temperament und seiner Mentalität.

Auch die Frage, wann der Urlaub beginnt, hängt hiervon ab. Wenn am Abend des letzten Arbeitstages die Maschine abgestellt, das Band ausgeschaltet, der

Urlaub einmal anders: Wandern in der schönen Umgebung.



Sie machen's richtig: Rast auf der weiten Fahrt in den Süden.

Schreibtisch abgeschlossen ist – beginnt dann der Urlaub? Oder erst, wenn die Uhr am Morgen des ersten Urlaubstages die Stunde des Arbeitsbeginns anzeigt und man weiß, daß einem für drei Wochen keine (Arbeits)Stunde schlägt? Oder fängt der Urlaub erst richtig an, wenn man alle Vorbereitungen getroffen, die Koffer gepackt, die Fahrtunterlagen und sämtliche Papiere in der Hand, Hund, Katze und Blumen in Pflege gegeben hat? Oder erst, wenn man ganz sicher ist, daß nun nichts mehr dazwischen kommen kann? Oder vielleicht erst, wenn man im Wagen, in der Bahn oder dem Flugzeug sitzt, der Starter Schlüssel herumgedreht, das Abfahrtsignal für den Zug oder die Starterlaubnis für den Urlaubsjet gegeben ist?

Nicht jedem fällt die Umstellung von Arbeit auf Urlaub leicht. Manchen Leuten fällt sie sogar ausgesprochen schwer. Dabei ist es meist eher die geistige als die körperliche Umstellung, die nicht so schnell gelingt, weil man die Gedanken an die Arbeit nicht zu Hause lassen konnte. Der Rhythmus, der einen während des

ganzen Jahres beherrschte, sitzt vielen zu fest in Blut und Hirn. Während manche Menschen in der Lage sind, sich kopfüber in den Urlaub zu stürzen und nur noch Bergsteiger, Wanderer, Badender, Motivsucher für Diapositive sind und ihre Existenz als Arbeiter, Angestellter, Beamter völlig zu vergessen scheinen, so benötigen andere eine kurze oder längere Übergangszeit, um sich von ihrer alltäglichen Existenz zu lösen.

Wann beginnt für sie der Urlaub? Wenn sie endlich am Urlaubsort angekommen sind? Wenn sie ihr Quartier beziehen, wenn sie sich einigermaßen an die neue Lebensweise, die andere Kost, die neuen Menschen gewöhnt haben? So wie die einen vom ersten Tage an am Urlaubsort zu Hause sind, als kennten sie ihn in- und auswendig, so werden andere nur langsam oder auch gar nicht mit ihm vertraut.

Wann der Urlaub beginnt, ist also eine höchst individuelle Angelegenheit. Es hat wenig Sinn, denen, für die der eigentliche Urlaubsbeginn schon nahe beim Urlaubsende liegt oder gar überhaupt nicht ein-

tritt, zu raten, sie sollten doch um Himmelswillen alles hinter sich werfen und unbeschwert wie die anderen sein. Niemand vermag sich seines Charakters, seines Temperaments und seiner Geistesart zu entledigen. Wer mit Gewalt versucht, sich zu ändern, wird stets Schiffbruch erleiden und sich die schönsten Ferientage erst recht verderben. Gegen seine Natur kann niemand leben.

Was für den Alltag gilt, das hat erst recht im Urlaub seine Gültigkeit. Es ist gewiß nicht möglich, seine Alltags Haut abzulegen und in eine Urlaubshaut zu schlüpfen, aber es ist nicht aussichtslos, Geist und Körper durch Wind und Wellen, Licht und Luft kräftig durchzulüften und sich von der Fröhlichkeit und Unbekümmertheit der anderen ein wenig anstecken zu lassen. Es gibt übrigens glückliche Naturen, für welche der Urlaub bereits unmittelbar nach Urlaubsende beginnt. Sie sind, kaum daß sie den ersten Arbeitstag begonnen haben, schon wieder voll von Urlaubsplänen – fürs nächste Jahr. H.R.



Schnapschuß vom vergangenen Urlaub: Vorsorglich stützt die junge Dame den schiefen Turm zu Pisa – ein gelungener fotografischer Scherz.



Urlaubszeit – Zeit des erwartungs- und erlebnisfrohen Ausschwärmens in nähere und entferntere Weltgegenden. Auch viele unserer deutschen Mitarbeiter sind in den bevorstehenden Werksferien wieder mit der eigenen vierrädrigen Karosse unterwegs zu fernen Zielen – oder mit der Bahn, dem Bus beziehungsweise dem Urlaubsjet, der sie mit 1000 Sachen schnell in die weite Welt bringt. Anders bei unseren Gastarbeitern: Sie fahren im Urlaub nicht in die Fremde, sondern in die oft ferne Heimat. Mancher stolz im überladenen eigenen Wagen, andere, vor allem die mit sehr weiten Zielen, beispielsweise Anatolien in der Türkei, mit Chartermaschinen. Doch ein großer Teil benutzt die relativ preisgünstigen Gastarbeiter-Sonderzüge – wie die Gruppe ausländischer Arbeitnehmer auf dem Bild, die auf die Bereitstellung des Zuges wartet. In den Koffern und Paketen – wie könnte es anders sein – Mitbringsel für die Lieben daheim. Übrigens lohnt sich für unsere ausländischen Mitarbeiter die weite Reise, denn auch in diesem Jahr konnten sie wieder zusätzlich zu dem normalen Urlaub unbezahlten Sonderurlaub einreichen, um möglichst lange in der Heimat bleiben zu können.

URLAUBSFAHRT

Achtung: Stau

Der tempogewohnte Autofahrer muß erst lernen, daß der Stillstand manchmal dazu gehört. Als Bahn- oder Flugreisender hockt er oft stundenlang geduldig auf Anschlüsse wartend auf seinen Koffern, im Auto bringen ihn schon zehn Minuten Stau in „Fahrt“. Zu Unrecht, denn unter dem Strich sieht die Rechnung selbst in verkehrsreichen Ferienwochen für das Auto günstig aus: Wenn nicht gerade ein Ozean dazwischen liegt, schafft man es von Haustür zu Haustür meist mit keinem anderen Verkehrsmittel so schnell wie mit dem Auto.

Zweiter Vorteil: Man sitzt gemütlich in den eigenen vier Wänden, kann sich vom Radio unterhalten oder gar bilden lassen, kann den Kindern vorlesen oder mit ihnen die schon lange zugesagten, immer wieder verschobenen Ratespiele machen. Kinder sind ohnehin noch nicht so hektisch wie die Großen und nehmen die Stauzeit geduldig hin, wenn man sich mit ihnen beschäftigt. Voraussetzung: Es ist genügend Luft im Auto. Dafür muß nicht unbedingt das Gebläse in Anspruch genommen werden, offene Fenster – bei Hitze als Querlüftung – tun es auch. Aussteigen sollten Kinder auf der Autobahn nur unter Aufsicht Erwachsener, und zwar möglichst nur rechts abseits der Fahrbahn.

Soll man den Motor abstellen? Bei längerem Halt auf jeden Fall, denn erstens tut man damit etwas für die Stau-Umwelt, weil Geräusche und Auspuffgase reduziert werden, und zweitens schont man das Auto. Techniker haben ausgerechnet, daß unter normalen Stau-Bedingungen Kraftstoff- und Stromverbrauch wesentlich geringer sind, wenn man den Motor abstellt und nur jeweils zum Weiterfahren wieder anläßt. An den Stromhaushalt sollte man besonders bei Nacht denken, denn die Scheinwerfer sind kräftige Verbraucher.

Die Polizei hat nichts dagegen, wenn im Stillstand auf der Autobahn auf Standlicht geschaltet wird. Bei den meisten Autos werden größere Stromverbraucher, so auch die heizbare Heckscheibe, beim Ausschalten der Zündung abgeschaltet. Die Standbeleuchtung und auch das Radio sind genügsam, sie belasten selbst bei längerem Stand die Batterie wenig. Wenn es kalt ist, empfiehlt sich periodisches Nachheizen bei leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl.



Auto-Ratgeber

Bremsen verstehen keinen Spaß

Jeder dritte Autofahrer fällt der Bremsen wegen beim TÜV in die Grube. Und mancher begreift erst angesichts verformter Knautschzonen seiner Karosse, daß die Aufforderung zur Pflege in der Fachwerkstatt kein Balzruf der Industrie war, sondern Sorge um die automobilen Sicherheit. Denn Sicherheit ist nicht endgültig. Auch wenn die heutigen Bremssysteme technisch perfekt und von hohem Qualitätsstandard sind, darf das nicht glauben machen, sie seien deshalb auch wartungsfrei. Denn was sich bewegt, das verschleißt auch. Geschwänzte Werkstatt-Termine gehen zu Lasten des technischen Zustandes eines Fahrzeuges. Die Selbsthilfe tut es nicht minder. Bremsen reparieren – das muß immer wieder gesagt werden – ist eine Angelegenheit für Profis und kein Zeitvertreib für Laien.

Speziell geschulte Kräfte

Bremsen gehören zu den Dingen im Auto, die keinen Spaß verstehen. Und deshalb schreibt der Gesetzgeber aus Sicherheitsgründen auch vor, daß Werkstattpersonal, das Bremsen wartet und instandsetzt, von einem Bremsenhersteller speziell dafür geschult werden muß. Diesem strengen Brauch steht der Leichtsinn mancher Autofahrer gegenüber, aus falsch verstandenem Ehrgeiz oder übertriebenem Sparsinn Bremsen selbst – oder zusammen mit Bekannten – zu reparieren. Mehr als 10 Prozent der motorisierten Deutschen glaubt es, den ausgebildeten Fachleuten gleichzutun zu können und gefährdet damit die eigene Sicherheit und die der anderen. Die Funktion heutiger Bremssysteme ist ohne Fachwissen und moderne Testgeräte nicht einwandfrei zu prüfen, festgestellte

Mängel sind ohne Spezialwerkzeuge nicht fachgerecht zu beseitigen. Da braucht man Ausziehhaken zum Entfernen der Bremsbeläge oder Spione, um das Spiel zwischen Scheibe und Belag einzustellen, Meßuhren, um den Seitenschlag der Bremsscheiben zu ermitteln und Rücksetzzangen zum Kolbenausbau – um nur einige von ihnen zu nennen.

Guter Wille ersetzt keine Erfahrung

Hammer und Beißzange können nun mal kein Spezialwerkzeug ersetzen – guter Wille nicht die Erfahrung der Berufsbremser, die keine Symptome beseitigen, sondern Ursachen aufspüren. Mannigfaltige Ursachen mitunter. Wenn eine Bremse schieft, kann dies an verzogenen Scheiben liegen, an fehlerhafter Lenkgeometrie, an verschlissenen Lenkverbindungen, an Korrosion im Festsattel-Zylinder, an verölten oder an falschen Bremsbelägen. Denn nicht jeder passende, sondern nur der speziell auf die Fahrzeugkonstruktion abgestimmte Bremsbelag ist der richtige. Weil schon geringe Reibwertungsunterschiede einen erheblich längeren Bremsweg zur Folge haben können.

Für Spezialisten Routine

Für Bremsenspezialisten ist das Routine. Sie können beurteilen, ob die Rohrleitungen noch intakt und die Bremsschläuche, die Drücke bis zu 100 atü aushalten müssen, noch nicht versprödet sind. Und wenn sie zum jährlichen Wechsel der Bremsflüssigkeit raten, dann aus dem Wissen heraus, daß ein Fingerhut voll Wasser die Siedetemperatur so weit absenkt, daß im Ernstfall die gesamte Bremsanlage ausfallen kann. Wer sich an Bremsen zu schaffen macht, der rührt an den Grundlagen der Sicherheit. Zuviel hängt davon ab, wie sie funktionieren. Manchmal sogar das Leben. Und das sollte man – so es einem lieb ist – niemandem anvertrauen,



Endlich ist es soweit: der Werksurlaub steht vor der Tür!



Nicht stundenlang am Steuer sitzen, sondern mitunter eine Pause einlegen, Sauerstoff tanken, die Beine vertreten, die Landschaft genießen – so macht die Fahrt in den Urlaub viel mehr Spaß.

der ein bißchen was von Bremsen versteht, sondern nur einem, der alles darüber weiß.
Hans Simon

Die Reifen bei Sommerhitze

Viele Autofahrer haben sich inzwischen angewöhnt, den Reifendruck regelmäßig zu überprüfen, und das ist im Sinne der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit auch sehr zweckmäßig. Dabei wird allerdings gerade in der sommerlichen Reisezeit häufig ein Fehler gemacht. Wenn nämlich der Reifendruck bei einem warmgeführten Reifen überprüft wird, dann ergeben sich Werte, die über dem vorgeschriebenen Betriebsdruck liegen. Es wäre falsch, in diesem Fall Luft abzulassen.

Laut DEKRA (Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein) muß der Luftdruck morgens vor der Abfahrt bei kaltem Reifen (Umgebungstemperatur) geprüft werden. Druckprüfung bei warmgeführten Reifen ist sinnlos. Minderung vermeintlich zu hohen Luftdrucks kann sogar gefährlich werden. Wird zum Beispiel der vorgeschriebene Druck von 2,0 bar um 0,2 bar reduziert, so sinkt die Reifenlebensdauer um 5 %. Bei einem Minderdruck von 0,4 bar beträgt die zu erwartende Reifenlebensdauer nur noch 75 %. Dabei sind Schäden durch thermische Überbeanspruchung, die nach Luftdruckreduzierung entstehen können, noch nicht einmal berücksichtigt.

Aquaplaning

Über Aquaplaning spricht fast jede Reifenwerbung – und einschlägige Verkehrsschilder warnen vor dieser Gefahr. Bei Regen steht dort eine Wasserschicht auf der Fahrbahn. Fahren Sie zu schnell oder haben Ihre Reifen nicht mehr genügend Profiltiefe, reißt der Kontakt zur Straße ab: Ihr Wagen kommt ins Schwimmen. Überhaupt: „Pianissimo“ fahren, sanft und lieber etwas früher als sonst bremsen, keine ruckhaften Lenkbewegungen machen, gebietet die Vernunft bei nasser Fahrbahn. Und wenn Sie merken, daß die Vorderräder keinen Kontakt mehr haben – Lenkung festhalten, vorsichtig Gas wegnehmen, nicht bremsen. Was sogar viele Fortgeschrittene nicht zu wissen scheinen: Besonders kritisch ist es, wenn es zu regnen anfängt! Staub, Öl und andere Rückstände auf der Straße bilden mit den

ersten Tropfen einen Schmierbelag, der leicht zur Rutschbahn wird. (Kurven!) Erst die voll abgewaschene Fahrbahn ist wieder griffiger.

Aus ähnlichem Grund sollten Sie auch die Frontscheibe erst mal kräftig naßregen lassen, bevor Sie den Scheibenwischer anstellen – sonst sehen Sie trübe. Wischerblätter sind typische Verschleißteile. Sobald sie Schlieren ziehen: erneuern, es zahlt sich aus. Die Wischblatt-Gummis öfter säubern, Schmutz aus seitlichen Rillen entfernen. Und was ist sonst noch bei Regen zu beachten? Wasserpfützen am Fahrbahnrand können Ihnen glatt das Lenkrad aus der Hand reißen.

Abgefallenes Laub, Erdklumpen oder Rübenblätter von Erntewagen bedeuten: rutschige Straße, aufpassen! Straßenbahnschienen möglichst nicht im spitzen Winkel anfahren: Schleudergefahr! –i–

Spitzen frühzeitig abzubauen. Gymnastik wird dabei ein guter Weckreiz zugeschrieben.

Verschiedene Warnsignale

Warnsignale für Ermüdung sind Lid-schwere, häufiges Gähnen und Blinzeln, Warm- und Kaltreize, Doppelbilder und Gereiztheit. Sie signalisieren dem Fahrer: Rechts ran und raus! Respekt vor dieser Mahnung bewahrt davor, von der Ermüdung in den kritischen Zustand der Übermüdung zu rutschen, bei der sich das Gefühl breit macht, zu schnell zu fahren, und deren weitere Symptome absichtliches Langsamfahren, Schlafwunsch, Schweißausbruch und häufiges Erschrecken sind. Schließlich schläft der Fahrer mit offenen Augen. Für das Gros der Autofahrer sind Nachtfahrten also nicht gerade das Gelb vom Ei. Das Risiko ist erhöht, der physische Aufwand höher, man erschöpft sich mehr und schränkt die Erholungsfähigkeit ein. Letztlich muß jeder für sich in kritischer Selbstanalyse entscheiden, ob er zu den wenigen gehört, die ungestraft die Nacht zum Tage machen können. Wer dabei mogelt, betrußt sich selbst. H.S.

DIE URLAUBSFAHRT

Nicht jeder kann die Nacht zum Tage machen

Nachts sind die Autobahnen leerer als am Tage. Meist kein sturer Vordermann, kein drängelnder Hintermann. Das animiert Autofahrer zum Gasgeben. Und dann fahren sie mit ihrer Urlaubskarosse und dem Irrglauben, Zeit zu gewinnen, statt nach Milano-Marittima mitten in ein Abenteuer. Wer die Nacht zum Tage macht, der stellt den Bio-Rhythmus auf den Kopf. Strapaziert seine Lebensbatterie, die durch Schlaf aufgeladen wird und erschöpft sie – von dem Zwang wachzubleiben, gestreßt – folglich schneller. Und dies vergrößert die Sorge um das Heil der Nachtfahrer noch: Die geringere Verkehrsdichte, die das Risikoempfinden mindert und zur Sorglosigkeit verleidet. Verstärkte Blendwirkung, eingeschränktes räumliches Sehen, fehlende Farben und Kontraste. Geringere optische Information von außen her muß durch höhere Aufmerksamkeitsleistung kompensiert werden. Und die ist nachts ohnehin durch den biologischen Schlaf-Wach-Rhythmus gestört.

Mit Vollgas ins Verderben

Die Unfallstatistik des HUK-Verbandes weist aus, daß zur Nachtzeit auf Autobahnen 32 Prozent aller Unfälle passieren. Sie sind nicht nur erheblich häufiger, als es dem Verkehrsaufkommen entsprechen würde, sie sind auch erheblich schwerer als Tagunfälle. Nachts werden fast doppelt soviel Personen verletzt als am Tag.

Der Anteil der Unfalltoten ist zwei- bis dreimal so hoch. Die meisten Nachtunfälle ereignen sich auf übersichtlicher, trockener Fahrbahn. 19- bis 30jährige stecken das Gros der Verursacher. Da steigen Autofahrer auf völlig freier Strecke spontan ins Bremspedal, weil sie Visionen hatten. Oder sie wiegen sich in totaler Sicherheit und fahren mit Vollgas ins Verderben.

Verschobener Rhythmus

Die menschliche Leistungsbereitschaft erreicht zwischen 8 und 12 Uhr vormittags ihren ersten Gipfelpunkt. Zwischen 14 und 15 Uhr sinkt sie in ein kleines Tief ab, um sich dann wieder kräftig aufzuschwingen. Bis gegen 23/24 Uhr hält sich die Kurve auf beachtlicher Höhe. Danach rutscht sie steil in den Keller. Nachts um drei Uhr erlebt der Mensch sein absolutes Leistungstief. Frühaufsteher sollten deshalb Langstrecken gegen 4 oder 5 Uhr angehen, wenn sie nicht gegen ihre eigene Natur in den Ring steigen wollen. Beim zweiten Schlaftyp, der sich schwer mit dem Einschlummern tut und frühmorgens energisches Weckergeläute braucht, ist der Rhythmus verschoben und damit das Nachtfahrtrisiko reduziert. Aber selbst bei einem kerngesunden Fahrer treten nach 2 bis 3 Stunden Ausfallerscheinungen auf. Nachtfahrer sollten deshalb alle Stunde eine Pause einlegen, um Ermü-

Frage: Können Sie Pässe fahren?

Es gibt Autofahrer, die überschätzen die Schwierigkeiten des Pässefahrens. Die zeigen Scheu vor Spitzkehren und Abgründen und haben – aus innerer Hemmung heraus – mit jeder Serpentine ihren ganz privaten Konflikt. Daneben gibt es die Kategorie der alpinen Heißsporne, die sich für eine Art motorisierter Gamsen halten und mit ihrer naßforschenden Fahrweise sich und andere in kritische Situationen bringen. Pässefahren aber, das ist nichts für Komplexbeladene – weder der einen noch der anderen Sorte. Also nichts für Gehemmte und nichts für Hasardeure. Die vernünftige Einstellung zum Paßfahren liegt – wie die meisten Dinge im Leben – zwischen den beiden Extremen. Daß ein Fahrzeug, das alpine Höhen erreichen soll, zuvor in technisch einwandfreien Zustand versetzt wird, gehört zu den automobilen Selbstverständlichkeiten. Die Pannenstatistiken alpiner Nothelfer weisen Bremsen, Kupplung, Kühlung und Benzinpumpe als die berganfälligsten Details aus.

Alpine Fahrregeln

Zu den natürlichen Strapazen, die Paßfahrten abverlangen, kommen noch jene, die Autofahrer ihren Karossen zusätzlich aufbürden. Durch überladene Kofferräume und auf dem Dachgarten thronende Lasten kommen die Tugenden sicheren Fahrverhaltens leicht abhanden. Solche Überladung verändert die Achslast-Verteilung und damit die Bodenhaftung der

gelenkten Vorderräder und läßt den Wagen sehr viel träger auf Lenkbewegungen reagieren. Eine alpine Autofahrer-Regel besagt, daß die Geschwindigkeit dem eingelegten Gang anzupassen ist. Den Motor bis an die Drehzahlgrenze hochzujubeln, mindert seine Chancen auf ein langes Leben genauso wie die Untugend, längere Zeit mit zu niedriger Drehzahl zu fahren. Es gilt als routinierter Autofahrer, wer mit Halbgas fährt und bei nachlassender Leistung in den kleineren Gang schaltet. Desgleichen, wer rechtzeitig vor Kurven herunterschaltet und ausgangs wieder beschleunigt. Die Pferde mit einem Vollgas-Tritt kurzfristig anspornen sollte man nur bei einem Überholmanöver, das am Berg freilich unter erschwerten Bedingungen erfolgt, denn je nach Höhe büßt der Motor zwischen 5 und 20 Prozent seiner Leistung ein.

Bei einem Hitzekollaps

Erleidet das Auto einen Hitzekollaps, weil der Kühler mit Kesselstein zugesetzt ist, der vielen bunten Plaketten wegen unter Luftmangel leidet, die Zündung falsch eingestellt oder der Keilriemen zu schlaff gespannt ist, dann heißt es sofort anhalten und Gegenmaßnahmen ergreifen. Dazu gehört es, den Motor weiterlaufen zu lassen, die Heizung einzuschalten, um Wärme abzuziehen und Wasser nachzufüllen; ein Unternehmen, das Behutsamkeit erfordert, weil ein zu schnell geöffneter Kühlerverschluß eine siedend heiße Wasserfontäne entläßt, was den Urlaub abrupt beenden kann. Übrigens: Der Vortritt am Berg gebührt dem schwerer manövrierbaren Fahrzeug, also dem Anhängerzug vor dem Zugfahrzeug, dem schweren Motorwagen vor dem leichten,

dem Omnibus vor dem Lastwagen und gleichartigen Fahrzeugen, dem Bergfahrenden vor dem Talfahrenden. Daneben werden in höheren Regionen Höflichkeiten besonderer Art ausgetauscht. Wenn Ihnen zum Beispiel der Fahrer eines Schwerlasters auf einer Schweizer Paßstraße beim Kreuzen drei Finger einer Hand entgegenstreckt, dann heißt das: Hinter mir folgen drei weitere schwere Fahrzeuge.

Fahrzeug sichern

Höhenluft genießt man an ausgewiesenen Parkplätzen oder abseits der Straße. Und auch erst dann, wenn das Fahrzeug doppelt und dreifach gesichert ist: Ein Gang eingelegt, die Handbremse angezogen, die Räder gegen den Innenrand der Straße eingeschlagen und ein Keil untergeschoben. Seinen Picknick-Korb sollte man nicht dort auspacken, wo Steinschlaggefahr lauert. Als Regel gilt, bergab den gleichen Gang einzulegen, wie man ihn an gleicher Stelle bergauf benutzt hatte. Dann teilen sich Motor und Bremsen in den Kraftakt der Verzögerung. Denn überhitzte Bremsen vergrößern die Gefahr der Dampfblasenbildung im hydraulischen Bremssystem. Und Dampfblasen können zum Totalausfall der Bremsanlage führen. In diesem Fall bewahrt nur eine einzige Möglichkeit davor, bergab in den Himmel zu gelangen: den Wagen an der Bergseite entlangschleifend irgendwie zum Stillstand bringen.

Sonst durch den Tunnel

Wer Paßstraßen am liebsten von der Landkarte gestrichen sähe, weil sie ihm Unbehagen auslösen, wer Höhenluft nicht trägt, durch ängstliche Mitfahrer, eigene

Schwindelgefühle oder einen nachlaufenden Anhänger belastet ist, der sollte den bequemeren Weg durch den Tunnel wählen. Und vielleicht später einen Luis Trenker lesen — gewissermaßen als Äquivalent für entgangenes Gipfelglück. S.

VERSICHERUNGEN

Risiken abdecken

In die Urlaubsplanung sollte man auch die Risiken einschließen, die man durch eine Versicherung abdecken kann, zumal wenn der Urlaub im Ausland verbracht und mit dem Auto gefahren wird. Hier kann man Überraschungen am laufenden Band erleben: verschiedene Verkehrsrechte, verschiedene Auffassung und verschiedene Rechtsprechung. Bei einem Schadensfall im Ausland gibt es nicht nur Sprachschwierigkeiten, sondern auch häufig Kummer bei der Schadensregulierung. Ohne eine Rechtsschutz-Versicherung sollten Sie also nicht mit dem Auto in Urlaub fahren. Ratsam ist es aber auch, für die Urlaubszeit eine kurzfristige Vollkasko-Versicherung abzuschließen. Auch der Abschluß einer Auslandskranken-Versicherung für den Urlaub ist zu empfehlen. Nicht in allen Ländern erkennen die Ärzte den Auslandskrankenschein an. Die meisten ausländischen Ärzte sehen im Urlauber einen Privatpatienten, und dies kann sehr teuer werden. Ebenfalls den Abschluß einer Reisegepäck-Versicherung sollte man in seine Planung einschließen. — All diese Versicherungen sind nicht teuer. Für ein paar DM können die erwähnten sowie andere nicht unerhebliche Risiken abgedeckt werden.

Das Ferienziel ist glücklich erreicht, der Urlaub, die schönste Zeit des Jahres, kann nun richtig beginnen.

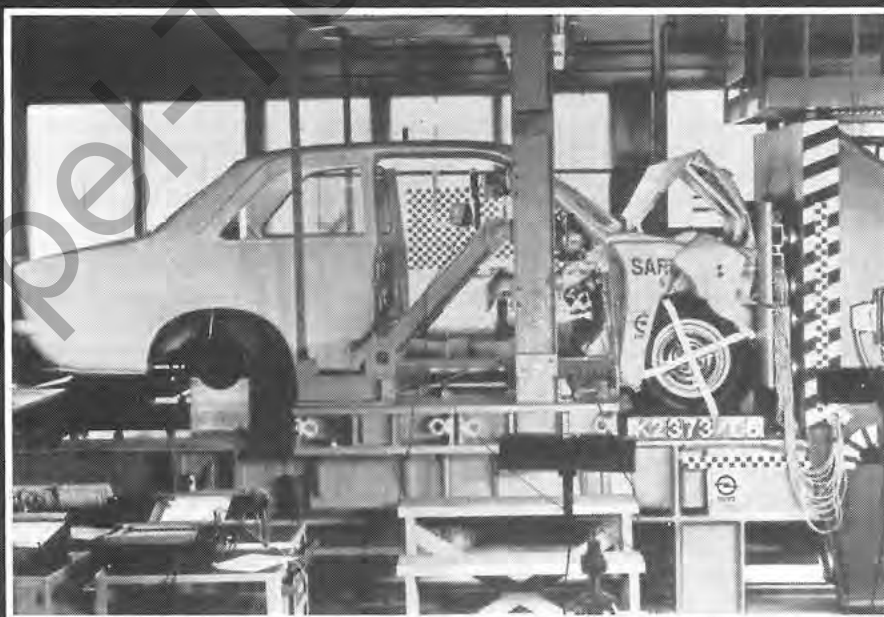


Flensburg maßgebend

Bei der Entscheidung, ob einem Autofahrer wegen vieler Verkehrsdelikte der Führerschein entzogen werden soll, dürfen getilgte Ordnungswidrigkeiten nicht herangezogen werden; dies gilt sowohl für die Flensburger Kartei als auch für die örtlichen Karteien der Führerscheinstellen. Der ADAC hat in München eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts veröffentlicht, in der diese Grundsätze enthalten sind. Sie stehen im Gegensatz zur bisherigen Rechtsprechung. Bislang konnte, wie der ADAC sagte, die Führerscheinstelle bei einem Entzugsverfahren ihr bekannte Tatsachen auch dann berücksichtigen, wenn die Eintragung längst getilgt worden war. Das Gericht habe außerdem klargestellt, so wird weiter gesagt, daß die Flensburger Kartei allein die maßgebende Sammel- und Anlaufstelle für Meldungen über Autofahrer ist. Somit sei, hieß es, den örtlichen Verkehrssünderkarteien jede Rechtsgrundlage entzogen. (Aktenzeichen: VII, C 70/75.)



Rund 45 Prozent der Rüsselsheimer Belegschaft kommt (einschließlich Mitfahrer) mit dem eigenen Wagen zur Arbeit. Kein Wunder, daß die rund ums Werk verteilten Großparkplätze aus den Nähten platzen, die Wagenströme kaum noch fassen. (Auf dem Bild die Parkfläche am D 24.) Deshalb die Forderung aus den Kreisen der motorisierten Mitarbeiter nach neuem Parkraum in Werksnähe. Noch ist es aber nicht soweit, noch müssen Vernunft und Einsicht in die Gegebenheiten mit dazu beitragen, die Parkplatzprobleme auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Dazu gehört auch, den Parkraum sinnvoll zu nutzen, die Markierungen zu beachten, damit kein wertvoller Raum verschenkt wird – was ja, wenn man über die Parkplätze geht, allzuoft beobachtet wird.



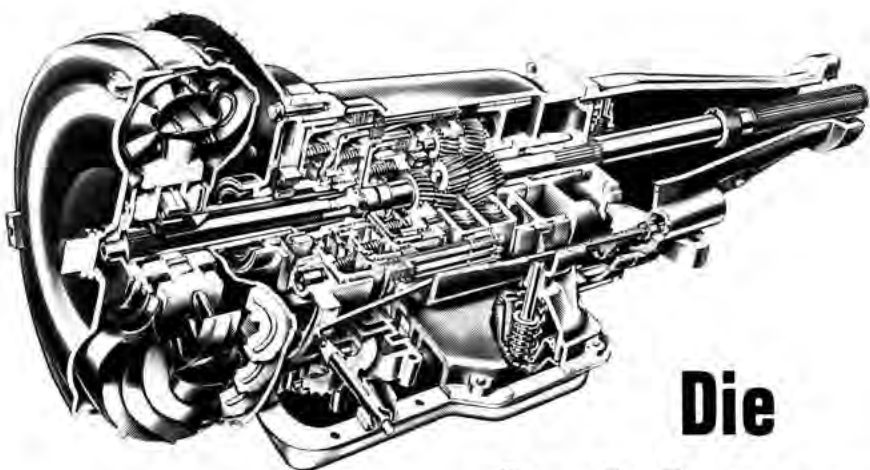
Mutwillige Zerstörung

Blickpunkt Sicherheit: Teure Prototypen werden bei uns ständig in Wracks verwandelt. Ziel: Schutz der Insassen. Maximaler Schutz im Blechgehäuse. Auf dem Bild einer von vielen Versuchen: Auf einer großen Presse wird die eingespannte Karosserie langsam zusammengedrückt. Während dieses Vorganges läßt sich das Verformungsverhalten des Vorderwagens genau beobachten und messen. Daraus ergeben sich, zusätzlich zu den Daten aus den Aufprallversuchen (Crash-Tests), wichtige Informationen für rechnerische Verfahren zur Weiterentwicklung der Fahrzeugsicherheit.



Völlig geräuschlos

Das die Turbine verlassende Öl wird nun von den Schaufeln des Leitrades, das sich über den Freilauf gegen das Getriebegehäuse abstützt (Reaktionsmoment), so umgelenkt (Leitrad), daß es beim Eintritt in das Pumpenrad ein Drehmoment abgibt, welches zusätzlich zum Drehmoment des Motors arbeitet. Die Wirkung der Drehmomentunterstützung durch den Ölstrom ist im sogenannten Anfahrpunkt (Fahrzeug bzw. Turbine steht) am größten und verstärkt in diesem Betriebspunkt das Motormoment je nach Wandlergröße und -typ auf das 2- bis 2,5fache. Bei zunehmender Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. des Turbinenrades nimmt die Drehmomentunterstützung durch Veränderung der Austrittsrichtung des Ölstromes aus der Turbine und der hiermit verbundenen geringeren Umlenkung im Leitrad immer mehr ab. Sobald der Ölstrom aus der Turbine die Leitrad-schaufeln von der Rückseite anströmt und sich das Leitrad über den Freilauf im Ölstrom mitdreht, also kein Reaktionsmoment mehr vorhanden ist, findet keine Drehmomentwandlung mehr statt. Der Vorgang des hydraulischen Kuppelns und der Drehmomentwandlung geht völlig geräuschlos, ruckfrei und ohne Verschleiß vonstatten. Man kann daher den Drehmomentwandler selbst als ein stufenlos regelbares Getriebe bezeichnen, das würde man das Turbinenrad direkt mit der Kardanwelle verbinden, das Fahrzeug ohne weiteres vorwärts bewegen könnte.



Die Opel-Automatic

In diesen Tagen ist bei General Motors Straßburg das einmillionste Opel-Automatic-Getriebe vom Band gelaufen, mit ein Grund, in der Serie „Kfz-Technik“ etwas ausführlicher über das automatische Getriebe zu berichten, und zwar über Vorteile und Vorurteile sowie seine Funktionsweise. Das automatische Getriebe, kurz Automatic genannt, konnte sich bislang in Europa, im Gegensatz zu den USA, wo heute 90 Prozent aller Pkws mit Automatic ausgerüstet werden, nicht im erwarteten Umfang durchsetzen. Der Anteil liegt, die deutsche Produktion des Jahres 1976 betrachtet, bei ca. 13 Prozent. Das liegt weniger an dem Mehrpreis für die Automatic, sondern ist zu einem Großteil auf eine Reihe von Vorurteilen von seiten des europäischen Durchschnittsautomobilisten zurückzuführen. Schlagworte, wie zu kompliziert, wehe, wenn da einmal etwas kaputt geht ... oder zu unsportlich ... oder die Beschleunigung ist zu gering, haben sich festgesetzt und sind nur schwer auszurotten. Wer allerdings einmal eine Automatic über längere Zeit hinweg gefahren hat, weiß, daß dies Vorurteile sind, und so kommt es, daß es für Kenner selten den Weg zurück zum Schaltgetriebe gibt. Die folgende Kurzbeschreibung des automatischen Getriebes (Abb. 1) soll dazu dienen, solche Vorurteile abzubauen. Man wird sehen, daß sich hinter dem Begriff Automatic kein technisch überkompliziertes Monstrum verbirgt, sondern ein Aggregat, das in seinen Bauteilen auf ausgereifte Konstruktionselemente zurückgreift, die seit Jahrzehnten bekannt und vielfältig nicht nur auf dem Automatic-Sektor zum Einsatz kommen.

Der Drehmomentwandler (Wandler)

Wie fast alle automatischen Getriebe besteht auch die Opel-Automatic aus den Hauptkomponenten Drehmomentwand-

ler, 3-Gang Planetengetriebe und hydraulische Steuerung. Der Wandler, bestehend aus Pumpenrad, Turbinenrad und Leitrad, hat zwei wichtige Aufgaben. Zum einen dient er als hydraulische Kupplung, zum anderen trägt er, wie sein Name bereits aussagt, zur Erhöhung des Drehmomentes bei. Das Pumpenrad ist über Wandler-schale und Antriebsscheibe mit der Kurbelwelle des Motors verbunden. Das Turbinenrad ist mit der Getriebe-Eingangswelle gekoppelt. Das Leitrad, zwischen Turbinenrad und Pumpenrad angeordnet, dient während der Drehmomentwandlung zur Aufnahme des Reaktionsmomentes und stützt sich hierbei über einen Klemmrollenfreilauf gegen das Getriebegehäuse ab. Mit dem Starten des Motors wird der Wandler von der Ölpumpe, auf die wir später zu sprechen kommen, mit Öl gefüllt und ist somit funktionsbereit. Der Vorgang der Kraftübertragung und der Drehmomentwandlung läßt sich an Hand von Abbildung 2 erklären. Das Pumpenrad, direkt vom Motor angetrieben, beschleunigt das innen am Pumpenrad eintretende Öl gemäß einer Zentrifugalpumpe und gibt hierbei sein Drehmoment in Form von Strömungsenergie an das Öl ab. Der das Pumpenrad verlassende Ölstrom tritt nun in das Turbinenrad ein, wird dort zur Mitte umgelenkt und gibt nun seinerseits Energie in Form eines Drehmomentes an das Turbinenrad ab.

Bei Motorleerlauf, wenn sich das Pumpenrad nur relativ langsam dreht, wirkt nur ein geringes Drehmoment am Turbinenrad. Dies erlaubt Stillstand des Fahrzeugs bei eingelegtem Gang – ein wichtiges Merkmal jeder Automatic. Wird nun Gas gegeben, so läuft das Pumpenrad schneller und gibt somit ein höheres Drehmoment mittels Öl an die Turbine ab, das heißt, das Fahrzeug kann beschleunigen. Soweit die Funktion des Wandlers als Kupplung.

Das 3-Gang Planetengetriebe

Die Drehmomenterhöhung auf das 2- bis 2,5fache des Motormomentes reicht natürlich nicht aus, um dem Fahrzeug Beschleunigung und Bergsteigfähigkeit einem Schaltgetriebewagen entsprechend zu vermitteln. Außerdem werden ein Rückwärtsgang und Leerlauf benötigt. Aus diesem Grund wird der Drehmomentwandler mit einem automatisch geschalteten 3-Gang Planetengetriebe gekoppelt. Ein einfaches Planetengetriebe besteht aus den 3 Komponenten Sonnenrad, Planetenträger mit zwei oder mehr Planetenrädern und dem Ringrad. Die Planetenräder sind gleichmäßig um das Sonnenrad angeordnet und befinden sich mit diesem sowie dem Ringrad ständig im Eingriff (Abb. 3). Da im Planetenradsatz das Drehmoment über mehrere Zahneingriffe aufgeteilt wird, entsprechend der Anzahl der Planeten, haben sie den Vorteil einer extrem kompakten Bauweise. Mit Planetengetrieben können Übersetzungen und Untersetzungen in beiden Drehrichtungen erzielt werden, je nachdem, über welche der 3 Komponenten Antrieb und Abtrieb erfolgen bzw. das Reaktionsmoment aufgenommen wird. In der Opel-Automatic wird ein sogenanntes Ravigneaux Planetengetriebe verwendet.

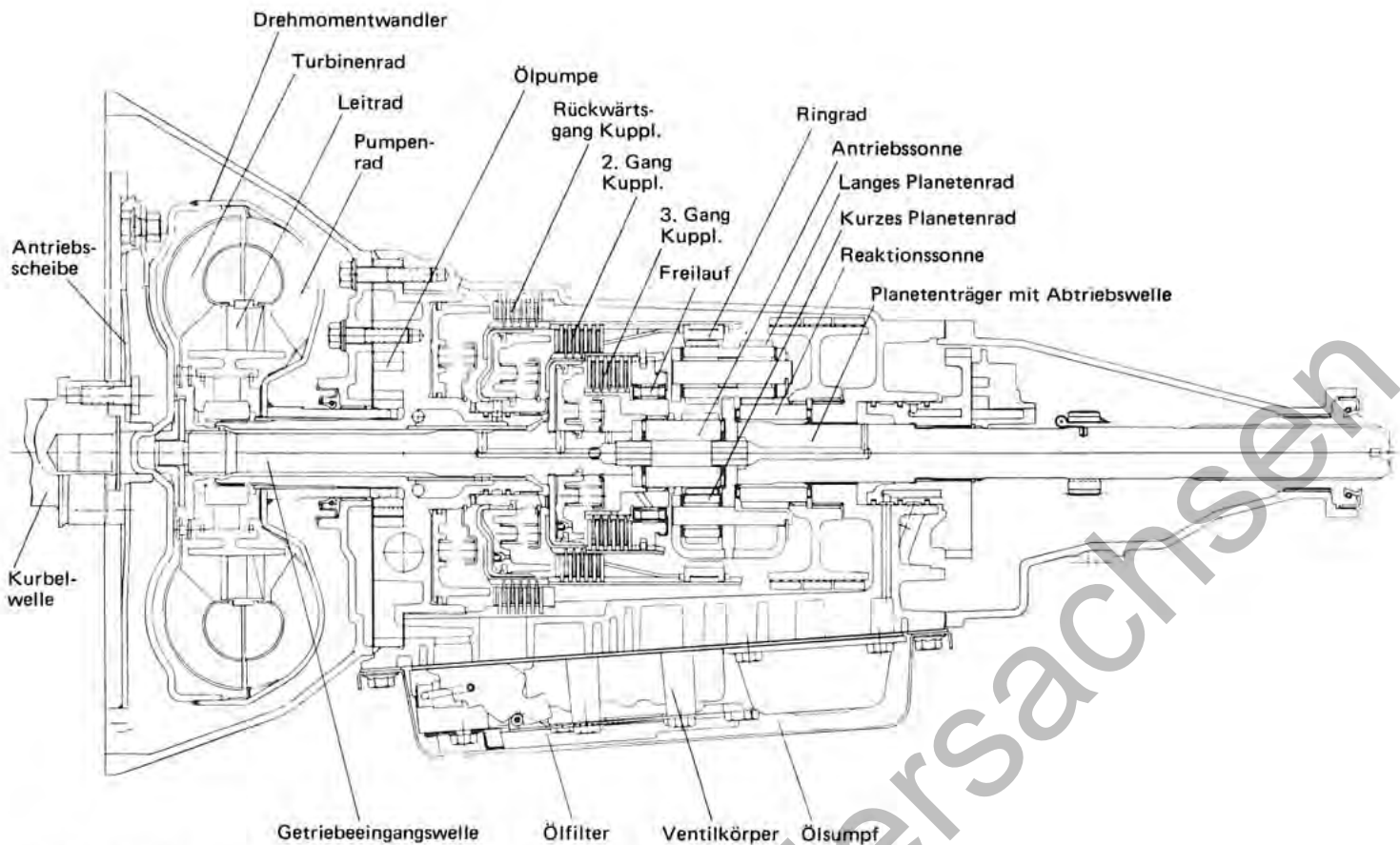


Abb. 1. Schnittbild eines Automatic-Getriebes.

Es besteht aus zwei unterschiedlich großen Sonnenrädern (Antriebs- und Reaktionssonne), einem Planetenträger mit 3 kurzen und 3 langen Planeten sowie einem Ringrad. Von den vielen Über- bzw. Untersetzungen, die ein solches Planetengetriebe theoretisch ergibt, werden für die Automatic 3 Vorwärtsgänge mit den Übersetzungen von 2,4 (1. Gang), 1,48 (2. Gang) und 1,0 (3. Gang) sowie ein Rückwärtsgang mit der Übersetzung von 1,92 genutzt. Während der Abtrieb in allen Gängen über den Planetenträger, der ein Teil der Getriebeabtriebswelle ist, erfolgt, wird der Antrieb im 1., 3. und Rückwärtsgang über die Antriebssonne und im 2. Gang über das Ringrad vorgenommen. Das bei jeder Drehmoment-

Über- bzw. -Untersetzung auftretende Reaktionsmoment wird im 1. und 2. Gang vom Reaktionssonnenrad und im Rückwärtsgang vom Ringrad aufgenommen. Der Wechsel von Antriebs- und Reaktionsgliedern erfolgt automatisch mit Hilfe eines Klemmkörperfreilaufes, 3 Lamellenkupplungen und einem Bremsband, das heißt, Freilauf, Kupplungen und Bremsband koppeln Antriebswelle mit dem jeweiligen Antriebsglied (Antriebssonne, Ringrad) bzw. Getriebegehäuse mit Reaktionsglied (Reaktionssonne, Ringrad).

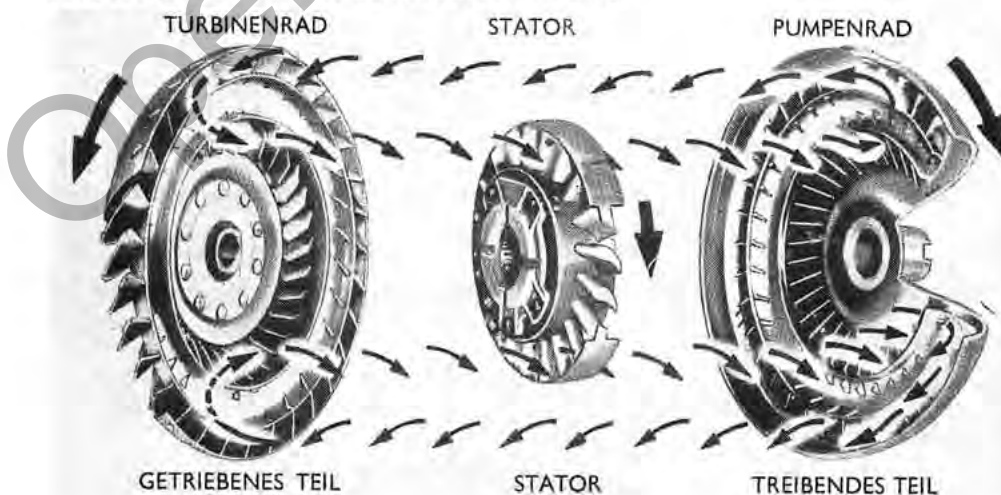
Die hydraulische Steuerung

Es ist die Hauptaufgabe der hydraulischen Steuerung, das Planetengetriebe selbst-

tätig in den 3 Vorwärtsgängen auf- bzw. zurückzuschalten. Hierfür verfügt das Getriebe über Druckregulierventile, Steuer-ventile und Timingventile, die zum größten Teil im Ventilkörper angeordnet sind. Mit Hilfe der Druckregulierventile werden die zum Anlegen der Kupplungen und des Bremsbandes notwendigen Öldrucke in Abhängigkeit des Motormomentes und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs reguliert. Die Steuerventile haben die Aufgabe, das Öl zu den Kupplungen und zum Bremsband zu dirigieren.

Timingventile und Drosselbohrungen stellen sicher, daß sie zum richtigen Zeitpunkt und mit der richtigen Geschwindigkeit angelegt werden, damit die Schaltübergänge ruckfrei vonstatten gehen. Das von der hydraulischen Steuerung benötigte Öl liefert die Ölpumpe, eine Excenter-Zahnradpumpe, die über Antriebs-scheibe und Wandler direkt vom Motor angetrieben wird. Sie hat weiterhin die Aufgabe, den Wandler mit Öl zu füllen und den Kühl- und Schmierölkreislauf aufrechtzuerhalten.

Abb. 2. Der Drehmomentwandler (Stator = Leitrad).



Signal zum Schalten

Die hydraulische Steuerung ist mit einem bestimmten Schaltprogramm vorprogrammiert, das heißt, es ist festgelegt, in welchem Gang das Getriebe bei einem bestimmten Motordrehmoment und einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit schaltet oder im jeweiligen Gang verbleibt. Da jedoch der Fahrer über die Gaspedalstellung die Motorlast anzeigt, bleibt er es,

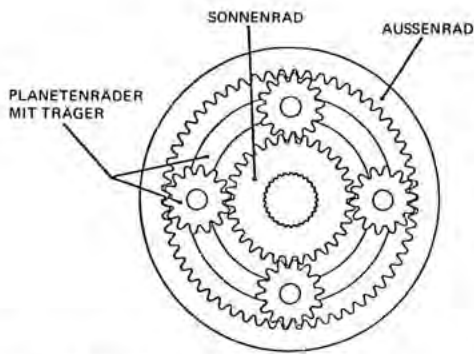


Abb. 3. Der einfache Planetenradsatz.

der dem Getriebe das Signal zum Schalten gibt. Tritt er das Gaspedal nur wenig durch, so signalisiert er dem Getriebe, daß nur mäßige Beschleunigung gewünscht wird. Dies bedeutet, daß das Getriebe schon sehr früh in den 2. und 3. Gang schaltet bzw. nicht in einen niedrigen Gang zurückschaltet. Je mehr das Gaspedal durchgetreten wird, desto länger verbleibt das Getriebe in den unteren Gängen bzw. desto eher schaltet es in den niedrigen Gang zurück. Betätigt der Fahrer Kick-Down (Durchtreten des Fahrpedals über die Vollgasstellung hinaus), so signalisiert er dem Getriebe, daß die Motorleistung sofort voll ausgenutzt werden soll. Das Getriebe schaltet folglich erst nahe der max. Motordrehzahl in den nächsten Gang bzw. schaltet zurück, um den 1. und 2. Gang voll auszufahren.

Direkte Eingriffsmöglichkeit

Dies zeigt, daß die Automatic dem Fahrer nicht die Kontrolle über den Zeitpunkt des Schaltens aus der Hand nimmt, sie hilft ihm vielmehr optimal, das heißt zum richtigen Zeitpunkt zu schalten, um die gewünschte Beschleunigung zum einen

und niedrigen Benzinverbrauch zum anderen sicherzustellen. Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß der Fahrer mittels Wählhebel auch eine direkte Eingriffsmöglichkeit in die Gangwahl hat, indem er von Hand den Wählhebel in die Stellung „2“ (2. Gang) bzw. „1“ (1. Gang) bringt. (Die Bedeutung und Aufgabe der einzelnen Automatic-Wählhebelstellungen P R N D 2 1 sollen hier nicht erklärt werden, da sie in allen Betriebsanleitungen auch von Schaltgetriebewagen ausführlich beschrieben sind und dort nachgelesen werden können.)

Vorzüge der Automatic

Nach dieser Beschreibung der Funktionsweise abschließend noch einmal stichwortartig die Vorzüge der Automatic:

- Sicheres Fahren, da kein Kuppeln und Schalten. Volle Konzentration für den Verkehr.
- Sportliches Fahren. Automatic schaltet blitzschnell. Kein Verschalten möglich.
- Weiches, ruckfreies Anfahren unter allen Last- und Straßenbedingungen.
- Ermöglicht max. Beschleunigung und Fahrleistung bei größtmöglicher Schonung aller Aggregate.
- Nahezu wartungsfrei und praktisch unbegrenzte Lebensdauer.
- Ideal auch für den Anhängerbetrieb.
- Reduziert nachweislich die Streßbelastung beim Fahren.

Es ist zu hoffen, daß dieser Artikel dazu beiträgt, manches Vorurteil gegen die Automatic abzubauen. Beim nächsten Wagenkauf sollte sie mit in die engere Wahl gezogen werden. A.S.W.

In diesen Tagen lief das einmillionste Automatic-Getriebe vom Band des GM-Werkes in Straßburg, das im Jahre 1968 seine Produktion aufnahm.



Beobachtungen

„Kunden zweiter Klasse“ – ?

Häufig hört man in der Belegschaft, Unternehmensangehörige würden als Kunden von den Opel-Händlern nachlässig und unfreundlich behandelt. Es klingt da oft die Bitterkeit vom „Kunden zweiter Klasse“ an. Auch ich habe Bekannte, die in dieses Klage lied einstimmen und mit entsprechenden Beispielen aufwarten. Die Beschwerden sind also in manchen Fällen wohl nicht aus der Luft gegriffen, denn meine Gewährsleute sind keine wichtigeren Schwätzer, die es mit der Wahrheit nicht so genau nehmen. Ich kenne aber auch andere Leute, die ebenfalls volles Vertrauen verdienen, und die haben etwas ganz anderes beobachtet: Sie würden, wo immer sie mit ihren Händlern oder deren Personal zu tun hätten, stets korrekt und freundlich bedient. Die Kundendienstarbeiten würden einwandfrei ausgeführt. Von einer Zurücksetzung gegenüber Kunden, die keine Unternehmensangehörige seien, könne keine Rede sein. — Was also ist von solchen unterschiedlichen Beobachtungen zu halten?

Nun, ganz sicher gibt es auch unter den Händlern solche und solche. Genau genommen sind es nicht die Händler, sondern bestimmte Beschäftigte in deren Betrieben, die ganz nach eigenem Gutdünken oder nach eigener Laune handeln. Man kann also, was die Klagen angeht, nicht verallgemeinern, nicht von „den“ Händlern sprechen, sondern muß differenzieren. Doch dort, wo die Klagen zutreffen, sollte man bedenken, daß Unternehmensangehörige Kunden wie alle anderen sind, die nichts geschenkt bekommen und deren Geld genauso viel wert ist wie das von Unternehmensfremden. Jeder Kunde ist König!

• Opel-Post 718 1977

Etwas gelernt

Es gibt Menschen, die das, was sie können und wissen oder was sie sich angelesen haben, gelegentlich auch gern unter die Leute bringen. Solch eine Beobachtung konnte ich neulich wieder einmal in der Werkbücherei machen. Da verwickelte einer Umstehende in ein Gespräch über ein von ihm zurückgebrachtes technisches Buch. Was er sagte, hörte sich an, als hielt er eine Vorlesung über technische Details. Man sollte sich darüber nicht mokieren, im Gegenteil, es ist erfreulich, wenn einer zeigen kann, was er weiß, zumal die Zuhörer davon meist profitieren und so angeregt werden können, auch ein Fachbuch mit nach Hause zu nehmen. Und die gibt es bekanntlich über sehr viele Wissensgebiete, übrigens auch viele Reiseführer und ähnliches, was für den bevorstehenden Urlaub wichtig ist. Spectator

Desinfektionsmaßnahmen

Gesundheitsvorsorge wird heute groß geschrieben. Dazu gehören auch Desinfektionsmaßnahmen. So werden in unserem Werk alljährlich während der Werksferien die Wasch-, Dusch- und Umkleieräume einschließlich aller Spinde sowie die Toiletten desinfiziert. Das macht es erforderlich, daß in Rüsselsheim bis spätestens Samstag, den 30. Juli, alle Spinde ausgeräumt sind und in den Werksferien offen gehalten werden. Sein Spind-Vorhängeschloß sollte jeder bei sich behalten. Werkseigene Schutzkleidung, die man gerade trägt, ist mit nach Hause zu nehmen und nach den Werksferien wieder zurückzubringen. Der Werkschutz ist verständigt. Man wird Verständnis dafür haben, daß verschlossene Spinde geöffnet und ihr Inhalt vorübergehend in Verwahrung genommen werden muß, um eine erfolgreiche Desinfektion zu garantieren. Damit dies aber nicht nötig ist, werden alle Mitarbeiter gebeten, durch ihre eigene Mithilfe zum reibungslosen Ablauf der Aktion beizutragen.

Opel - Funkstreifenwagen übergeben

Der Polizei-Fahrzeugmarkt ist hart umkämpft. Alle großen Automobilfabriken bemühen sich, ihren Marktanteil nicht nur zu halten, sondern diesen noch auszudehnen. Hierbei spielt der Gesichtspunkt der Fabrikatwerbung eine wesentliche Rolle.

Die Behördenabteilung unseres Werkes setzt daher alle Energie daran, die Polizei-Behörden derjenigen Bundesländer, die

wir traditionell beliefern, in jeder Weise zufriedenzustellen. Die gute Qualität und Eignung unserer Fahrzeuge ist hierfür eine entscheidende Voraussetzung, andererseits aber auch eine gute Konzeption für die polizeitypische Sonderausrüstung. Auf dem Foto ist ein kleiner Ausschnitt einer Fahrzeugauslieferung an die hessische Polizei wiedergegeben, die kürzlich vor dem Gebäude des Design stattfand.

Fortsetzung von Seite 8
scheidungen einzelner Unternehmensführungen abhängt.“
Er habe nicht bestritten, so Vetter weiter, daß der Abbau Tausender von Arbeits-

plätzen bei Opel durch Sozialpläne begleitet gewesen sei und der Betriebsrat seine Zustimmung gegeben habe. „Nur befinde sich der Betriebsrat dabei in der Situation eines Mannes, der hilft, einen

Ertrinkenden aus dem Wasser zu retten, ohne für die Morschheit der Brücke, durch deren Einsturz der Betreffende ins Wasser gefallen ist, die geringste Verantwortung zu tragen.“

Wir gedenken Rüsselsheim

Josef Thomas, Rentner
geb. 4.3.05 gest. 27.5.77

Karl Gerlach, Rentner
geb. 19.5.97 gest. 31.5.77

Nikolaus Dieser, Rentner
geb. 9.1.99 gest. 1.6.77

Franz Vesely, Rentner
geb. 22.4.03 gest. 2.6.77

Gerhard Knake, Rentner
geb. 23.5.05 gest. 4.6.77

Karl Vogg, Rentner
geb. 30.12.26 gest. 4.6.77

Roland Kinkel, Instandhaltung
geb. 24.12.58 gest. 5.6.77

Linus Kleinhenz, Rentner
geb. 6.8.06 gest. 5.6.77

Hermann Maul, Rentner
geb. 25.4.08 gest. 5.6.77

Georg Schaffner, Rentner
geb. 21.8.92 gest. 5.6.77

Erwin Schwenger, Rentner
geb. 10.4.12 gest. 6.6.77

Vincent Schynol, Rentner
geb. 19.7.14 gest. 6.6.77

Michael Hain, Rentner
geb. 19.12.00 gest. 7.6.77

Wilhelm Fräsdorf, Rentner
geb. 1.8.09 gest. 8.6.77

Günter Gemoll, PEK
geb. 17.1.41 gest. 8.6.77

Ludwig Schmenger, Rentner
geb. 9.11.97 gest. 9.6.77

Erich Krause, Z.Masch.Abt.
geb. 9.2.26 gest. 10.6.77

Johann Müller, Rentner
geb. 24.12.01 gest. 10.6.77

Franz Joseph, Rentner
geb. 6.4.01 gest. 11.6.77

Jakob Wiesenecker, Rentner
geb. 3.2.03 gest. 12.6.77

Franz Mohr, Rentner
geb. 6.12.99 gest. 13.6.77

Heinz Kaul, Z.Masch.Abt.
geb. 6.7.20 gest. 14.6.77

Johann Knecht, Rentner
geb. 25.2.14 gest. 16.6.77

Josef Post, Rentner
geb. 20.7.07 gest. 16.6.77

Friedrich Dick, Rentner
geb. 22.12.08 gest. 17.6.77

Otto Gottschalk, Betriebsschl.
geb. 7.5.16 gest. 17.6.77

Rudolf Nitschke, Teilelager
geb. 13.5.28 gest. 17.6.77

Willi Henrich, Rentner
geb. 29.2.20 gest. 18.6.77

Willi Kaulmann, Rentner
geb. 20.4.06 gest. 18.6.77

Mieczyslaw Grzelak, Kar.-Z.-Bau
geb. 9.4.25 gest. 19.6.77

Adam Müller, Instandh.
geb. 5.2.15 gest. 19.6.77

Hans U. Eichler, Qualitätsf.u.Insp.
geb. 18.11.54 gest. 20.6.77

Klaus Groß, Export
geb. 12.11.33 gest. 20.6.77

Gerda Dienst, Fernschreiber
geb. 1.1.51 gest. 21.6.77

Dr. H.v.d.Emden, Rentner
geb. 17.9.06 gest. 21.6.77

Wilhelm Seufert, Rentner
geb. 25.8.10 gest. 22.6.77

Heinz Lohregel, Rentner
geb. 27.7.28 gest. 26.6.77

Johann Weidmann, Rentner
geb. 1.12.04 gest. 26.6.77

Bochum

Alfred Semder, Chassisbau II
geb. 19.9.23 gest. 4.4.77

Bodo-G.Wegener, Qual.K.u.Insp.
geb. 23.9.30 gest. 16.6.77

Ahmed Isa, Chassisbau I
geb. 15.10.36 gest. 13.6.77

Kaiserslautern

Werner Vulpes, Instandhaltung
geb. 28.8.42 gest. 8.6.77

Lothar Leininger, Standardabt.
geb. 8.12.29 gest. 14.6.77

Hans Paul Sigl, Lehrwerkstatt
geb. 10.3.61 gest. 28.6.77



WERK BOCHUM

Hydraulik und Pneumatik

Ein Lehrgang der Abteilung Berufsausbildung

Im Oktober vorigen Jahres begann die Bochumer Abteilung Berufsausbildung mit einem Hydraulik- und Pneumatik-Lehrgang. Diese Fachgebiete, die in früheren Jahren nicht zum Ausbildungsprogramm der Facharbeiter gehörten, sollten unter die Lupe genommen werden. Kurz gesagt: Der Kursus hatte den Sinn, unsere Facharbeiter weiterzubilden. Je 16 Teilnehmer der A- und B-Schicht — also insgesamt 32 Werksangehörige — haben mitgemacht. In Theorie und Praxis wurden die Facharbeiter durch die Meister H. Mehler und F. Sieberg in die Geheimnisse der Lehre von der Bewegung der Flüssigkeit und der Lehre vom Verhalten der Gase eingewiesen. Der Unterricht fand im Wechsel von 14 Tagen jeweils samstags von 7.00 bis 13.00 Uhr in den Räumen der Abteilung Berufsausbildung im Werk II statt.

Die Ausbildungsinhalte

In dem Berufsbildungsnachweis, der am Ende des Lehrgangs ausgehändigt wird, ist ein Katalog enthalten, der über den Inhalt Aufschluß gibt: Physikalische Grundlagen, Technisches Rechnen, Bauelemente

und Zubehör, Schaltpläne. Weil man für die Praxis ausbildete, gehörte selbstverständlich das Suchen und Beseitigen von Fehlern in pneumatisch und hydraulisch geregelten Anlagen dazu. Ende Juni ging der Lehrgang zu Ende. Jeder Teilnehmer hatte insgesamt 112 Stunden Freizeit opfern müssen. Es waren aber nicht nur diese Stunden, die in der Lehrwerkstatt zu verbringen waren, sondern es gab auch Hausaufgaben. Sämtliche Arbeitsunterlagen wurden kostenlos zur Verfügung gestellt.

Die Aktionskontrolle

Rückblickend kann festgestellt werden, daß die Lehrgangsteilnehmer mit großem Interesse und Eifer mitgemacht haben. Die Gesamtfehlzeiten lagen unter 1 %. Ein Teilnehmer hatte vorzeitig aufgegeben. In dem Abschlußgespräch mit H. Plattfaut, Leiter der Abteilung Berufsausbildung, und in Anwesenheit von Vertretern des Betriebsrates wurde „Manöver-Kritik“ geübt. Die in Pneumatik und Hydraulik ausgebildeten Mitarbeiter stellten fest, daß dieser erste Versuch eine gute Sache gewesen sei. Das Erlernte



Meister H. Mehler überreicht den Berufsbildungsnachweis.

könne man im Betrieb sehr gut verwenden. Jedem wurde der Berufsbildungsnachweis ausgehändigt. Wegen des guten Verlaufs und des Echos soll im September dieses Jahres der nächste Lehrgang beginnen. Es stehen noch ca. 120 Interessenten auf der Warteliste. Es ist daran gedacht — das war auch Meinung der Teilnehmer — später Aufbaulehrgänge in Hydraulik und Pneumatik durchzuführen.

Eine Gruppe der Lehrgangsteilnehmer beim Abschlußgespräch.



Immer im Einsatz

E. Loga (Bild), kaufmännischer Angestellter in der Material- und Produktions-Kontrolle – genauer gesagt im Materialeingang Werk II, ist viel beschäftigt. Das stellten wir auch fest, als wir ihn am Arbeitsplatz besuchten. Bis ein erstes Wort gewechselt werden konnte, mußte er erst die „Kundschaft“ im Materialeingang abfertigen. Trotz allem gibt sich unser Mitarbeiter gelassen und freundlich. Er ist seit 1964 bei Opel, verheiratet, eine Tochter. Daß jemand in seiner Freizeit etwas unternimmt, ist eigentlich der Normalfall. E. Loga hat allerdings eine Menge Aufgaben und Ämter übernommen, die fast die ganze Freizeit verschlingen. Sie bringen außer Arbeit nichts ein.

Da ist zum Beispiel sein jüngstes Amt. Seit einigen Monaten ist er Mitglied im Bezirksparlament Herne II. Über die Reserveliste der CDU ist er neben den Aufgaben in der Partei, seiner Mitgliedschaft und Referententätigkeit in der Katholischen Arbeitnehmerbewegung (KAB), der Mitarbeit als Schriftführer der



DAG-Betriebsgruppe und seiner Tätigkeit im Kreisverband Herne der CDA nun noch Politiker geworden. Seine neue Aufgabe sieht er darin, bürgernahe Politik in einem Teil seines Wohnortes zu machen. Ein Ascona ist ihm bei aller Tätigkeit eine wertvolle Hilfe. Hin und wieder schaltet er mal ab. Dann beschäftigt er sich mit seinen 50 Fischen im großen Aquarium. Seine Frau ist froh, wenn sie ihn dann mal zu Hause hat.

Die „5 Weisen“ im Vorschlagwesen

Ja, sie waren „weise“, die fünf Werksangehörigen, als sie ihren VV in das Vorschlagwesen einbrachten. Nun haben die fünf auch ihren Lohn: 2 x DM 30.000,- und 3 x DM 25.000,-! Das ist doch wohl ein Wort. Dies meinte auch der Leiter des Werkes Bochum, als er Ende Juni die Auszahlung vornahm. Es waren zum Teil frapierend einfache Änderungen, die vorgeschlagen wurden und nunmehr zu einem solchen Erfolg führten:

Änderung eines Ausgleichgewichtes von Guß verschraubt in abgehacktes Profil-

eisen verschweißt, Bezugsart für KD-Teile umgewandelt, Elektrikänderung, Hinzufügen einer Sicke an der Karosserie zum Entweichen der Luft beim Tauchen sowie Verwendung von Abfallmaterial anstelle von Platinen waren die Ideen, die so hoch belohnt wurden.

Das Vorschlagwesen stellt die Frage: Wann reihen Sie sich in die Reihe der Weisen ein, um das „Taschengeld“ aufzubessern? Sie können es nur, wenn Sie mitmachen, mitgestalten, mit verbessern. Reichen Sie Ihre Vorschläge ein!



Der Leiter des Werkes, T. R. Faber, gratuliert zwei erfolgreichen Einsendern von Verbesserungsvorschlägen: F. Kötter (links) erhielt 30.000 DM und H. Heinzl (rechts), der „Prämienkönig“ des Werkes, war wieder einmal mit einem „Treffer“ dabei.



Am Rande notiert

Am Vortag der letzten Betriebsversammlung hatten wir zu Hause eine kleine Familienfeier. Die Tochter hatte das Abitur bestanden. Die Erdbeerbowle und die anderen scharfen Sachen machten sich am nächsten Tag bemerkbar. Ich mußte die Betriebsversammlung für ein Viertelstündchen verlassen, um frische Luft zu schnappen. Ich hatte kein gutes Gewissen, denn als Vertrauensmann sollte man die Versammlung aufmerksam verfolgen. Bei meinem „Luftschnappen“ kam ich am Bau D 4 vorbei und traf hier „Ahmet“ aus unserer Abteilung. „Arkadas, was hier machen?“ fragte ich. „Wir hier türkische Betriebsversammlung, Hennes, komm gucken!“, sagte er und zog mich in den Speiseraum, wo die Versammlung stattfand.

Ich war erstaunt. Etwa 400 Türken saßen „wohlgeordnet“ an Tischen und hörten den Diskussionsrednern zu. Niemand lief herum. Die Redner wurden manchmal spontan von Applaus unterbrochen. Ich blieb ein paar Minuten. Es war so etwa 18 Uhr. Der deutsche Betriebsrat stellte fest, daß keine Wortmeldungen mehr vorliegen. Er bedankte sich und schloß die Versammlung.

Was jetzt geschah, überraschte mich. Die türkischen Kollegen nahmen die Stühle, setzten sie an die Tische. Andere sammelten die Flaschen ein. Nach wenigen Minuten war der Speiseraum aufgeräumt und stand für die Essensausgabe wieder zur Verfügung. Ich versuchte mir vorzustellen, daß das meine Kollegen nachher auch wohl machen würden. Der Materialeingang, wo die großen Versammlungen stattfinden, sieht nämlich nachher immer wie ein Schlachtfeld aus. Der Ordnungsdienst der Abteilung Werksanlagen kann davon ein Liedchen singen.

Zusammen mit Ahmet ging ich zur großen Versammlung zurück. Mir kam immer wieder der Gedanke, warum es bei uns nicht etwas gesitteter – von den einzelnen Diskussionsbeiträgen ganz zu schweigen – zugehen kann. Wer hat mehr Kultura? Die Frage kann sich hier jeder selbst beantworten. Ich kann unseren Türken hier nur Pluspunkte geben. Das meint ganz unmaßgeblich Euer Hennes

Berichtigung

In der Beilage „Was die Familienmitglieder eines Werksangehörigen bei dessen Tod beachten müssen“ der letzten Ausgabe sind unter Punkt 6 die Anschriften verwechselt worden. Es muß heißen: Deutsche Angestellten-Gewerkschaft (DAG) Bochum, Alleestraße 46 und IG Metall Bochum, Humboldtstraße 46. Bitte die Beilage entsprechend ändern!

BOCHUMER STREIFLICHTER

Das Eisenbahnmuseum

Bochum ist um eine Attraktion reicher. In dem ehemaligen Bahnbetriebswerk Bochum-Dahlhausen, das von der Deutschen Bundesbahn angemietet ist, werden 36 historische Eisenbahnfahrzeuge der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Vor ein paar Wochen wurde im Rahmen einer Feierstunde das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen offiziell eröffnet.

Die Fahrzeuge hat die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (DGEG) nach einem 1968 aufgestellten Grundprogramm erworben. Bei der Aufstellung dieses Programms wurde besonderer Wert auf die Vielfalt der technischen Entwicklung gelegt. So finden sich unter den Fahrzeugen überwiegend

die in großer Zahl im Einsatz gewesenen Lokomotiven und Wagen, die das Bild der Eisenbahn bestimmten.

Es stehen dort neben den Lokomotiven aus der Länderbahnzeit (T 3, T 9.1, G 8) die Einheitslokomotive der Reichsbahn (Baureihe 01 und 80) sowie die letzte Nachkriegsentwicklung (Baureihe 66). Aber nicht nur Dampflokomotiven, sondern auch Triebwagen, wie der Wismarer Schienenbus und der elektrische Triebwagen ET 85 sowie die elektrischen Lokomotiven der Baureihe E 32 und E 71 sind ausgestellt, nicht zu vergessen Personen- und Güterwagen, die mit zu den Ausstellungsobjekten zählen. Des Weiteren werden aber auch andere eisenbahn-

technische Gegenstände wie Signale, ein Streckenläutewerk, alte Lampen und Schilder usw. ausgestellt. Der halbkreisförmig um die Drehscheibe angelegte Lokschuppen mit 14 Ständen sowie den sonstigen Anlagen (Wasserturm, Wasserkran, Bekohlungsanlage) gehören zur stilvollen Kulisse und sind ebenfalls als Ausstellungsobjekte mit einbezogen.

Das Museum wurde von den Mitgliedern der DGEG in ehrenamtlicher Arbeit (ca. 40.000 Arbeitsstunden) aufgebaut. Die Finanzierung erfolgte überwiegend aus eigenen Mitteln wie Beiträgen und Einnahmen durch Veranstaltungen und Spenden. Es sind rund 30 Personen – die aktiven Damen mitgerechnet –, die sich zwischen täglicher Arbeit und dem Zubettgehen mit Eisenbahnen beschäftigen. Bei einigen Mitgliedern hat das Hobby die ganze Familie ergriffen, es machen nicht nur die Ehefrau, sondern auch die Kinder mit.

Das Museum ist an Sonntagen von 10.00 bis 12.00 Uhr geöffnet. Es sind aber auch Führungen nach Vereinbarung möglich. Hin und wieder – so zum Beispiel bei der Eröffnung – wird auch mal ein Oldtimerzug eingesetzt, der zu den Nachbarstädten Hattingen oder Essen fährt. Es kommt vor, daß die betriebsfähigen Oldtimerzüge auch außerhalb der NRW-Grenzen verkehren.

Das Museum liegt im Süden Bochums. Ortsteil: Bochum-Dahlhausen, Dr.-C. Otto-Str. Es ist mit Straßenbahn, Bundesbahn und Personenkraftwagen gut zu erreichen.

In wenigen Zeilen

Ende Juni fanden in unserem Bochumer Werk die mündlichen Prüfungen für Bürogehilfinnen der Industrie und Handelskammer Bochum statt. 21 Prüflinge nahmen daran teil.

Während des Bochumer Werksurlaubs vom 25.7.1977 bis 12.8.1977 werden alle Waschräume und Spinde gründlich gereinigt und desinfiziert. Es ist daher erforderlich, daß alle Spinde mit Beginn des Werksurlaubs, also nach Ablauf der Spätschicht am 22.7.1977 geräumt sind. Weitere Einzelheiten sind den Anschlägen im Werk zu entnehmen.

Die Jugendlichen des Werkes hatten am 15. und 16. Juni 1977 jeweils im Werk I und im Werk II ihre Jugendversammlungen. Auf der Tagesordnung standen: Bericht der Jugendvertretung, Aussprache, Verschiedenes

Der Theaterplan wird mit Beginn der neuen Spielzeit 1977/78 ab September wieder an den Anschlagtafeln im Werk ausgehängt.



Eine Oldtimer-Lokomotive des Eisenbahnmuseums und zwei Hobbyeisenbahner in historischer Kleidung.



Meister Feld mit einigen türkischen Abteilungsangehörigen an einer Talsperre im Sauerland.

Ein Beitrag zum besseren Verstehen

Der verstorbene amerikanische Präsident Kennedy soll einmal gesagt haben: „Tue Gutes und rede darüber!“. Es gibt auch Stimmen, die sagen, daß gute Taten nicht unbedingt an die große Glocke gehängt werden sollen. Was ist richtig? Wir waren der Meinung, daß folgender „Fall“ ruhig einmal zur Kenntnis der Leser der OPEL POST gegeben werden sollte.

Da hatte der türkische Werksangehörige Ahmet Güneri durch schnelles und mutiges Eingreifen in Bochum-Querenberg ein deutsches Kind vor dem Verbrennungstod gerettet. Ein Dankeschön – und der Retter war vergessen. In der Abteilung des Werkes wurde darüber gesprochen. Spontan entwickelte sich eine Aktion. Nach Ende der Frühschicht an einem Freitag starteten zwei Personenkraftwagen zu einer Talsperrenfahrt. Initiator und Organisator: Meister W. Feld, Abteilung Karosserie-Fertigmontage. Sein Bereich umfaßt rund 60 Mitarbeiter, darunter 12 Türken.

F. Feld war der Meinung, daß der türkische Lebensretter aus seiner Abteilung

belohnt werden müsse. Er rief nicht nach Behörden und Institutionen, sondern handelte selbst. Die Talsperrenfahrt sollte eine Belohnung sein. Außerdem überreichte er ein selbstgefertigtes Bild, das eine Moschee zeigt. Die Tour sollte für den Lebensretter und die anderen türkischen Kollegen keine Kaffeefahrt sein, sondern sie sollte den Türken auch einmal die Schönheit des Sauerlandes zeigen und zum besseren Verstehen untereinander beitragen. Zum Programm gehörten Spaziergänge, Picknick und ein kleines Fußballspiel. Mit Unterstützung eines Dolmetschers wurde unterwegs sogar über die verschiedenen Probleme und Schwierigkeiten, die ausländische Arbeiter haben, diskutiert.

Wir erfuhren, daß die Fahrten in der Abteilung schon des öfteren gelaufen sind. Auch mit spanischen Werksangehörigen. Meister Feld greift selbstlos zu. Er hat auch schon Möbel für seine ausländischen Mitarbeiter beschafft. Alles in allem: Dem Lebensretter A. Güneri und Meister W. Feld unsere aufrichtige Anerkennung!

Wieder eine Blutspende-Aktion

Blut spenden kann jeder Erwachsene zwischen 18 und 65 Jahren. Bei Wiederholungsspendern müssen seit der letzten Blutspende rund 1/4 Jahr vergangen sein. Alle Spendewilligen werden vor der Blutabnahme durch einen Arzt auf die Spendefähigkeit untersucht.

Unter der Betreuung examinierter Schwestern des Blutspendedienstes und geschulten Helfern des DRK werden den Spendern 400 ccm Blut entnommen. Eine weitere kleine Menge, aufgefangen in zwei Spezialröhrchen, dient den mehr als 22 verschiedenen Untersuchungen des Blutes in den Laboratorien. Nach der Blutentnahme soll der Blutspender etwa 10 Minuten ruhen, dann werden Getränke und Imbiß gereicht. Alsdann kann der Spender ohne Beeinträchtigung seiner Leistungsfähigkeit seinen Tagesablauf fortsetzen.

Nach Beendigung der Blutspendeaktion wird das entnommene Blut bis zur Weitergabe an Krankenhäuser und Kliniken bei einer bestimmten Temperatur gelagert, während die gesonderten Röhrchen mit dem Blut in den Laboratorien von Fachkräften nach den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen untersucht werden. Alle Spender erhalten dann später einen Unfallhilfe- und Blutspenderpaß, in dem Blutgruppe und der Rhesusfaktor eingetragen sind. Bei Unfällen oder Krankheiten kann dieser Paß unter Umständen das Leben retten.

Anfang Oktober ist die Aktion in unserem Werk wieder vorgesehen. Weitere Einzelheiten sind den Plakaten und Anschlägen im Werk demnächst zu entnehmen.

Der Bücherbus kommt

Nach den Werksferien wird der Bücherbus der Stadt Bochum wöchentlich einmal Werk I und Werk II anfahren.

Die Termine sind:

dienstags von 13.30 bis 15.00 Uhr
Werk II (in der Nähe von Portal 10)

donnerstags von 13.30 bis 15.00 Uhr
Werk I (in der Nähe von Portal 1)

Der Bus führt rund 5000 Bände mit sich. Gewünschte Bücher und Zeitschriften, die nicht im Bus und der Stadtbücherei vorhanden sind, können durch den auswärtigen Leihverkehr beschafft werden. Das Ausleihen ist kostenlos.

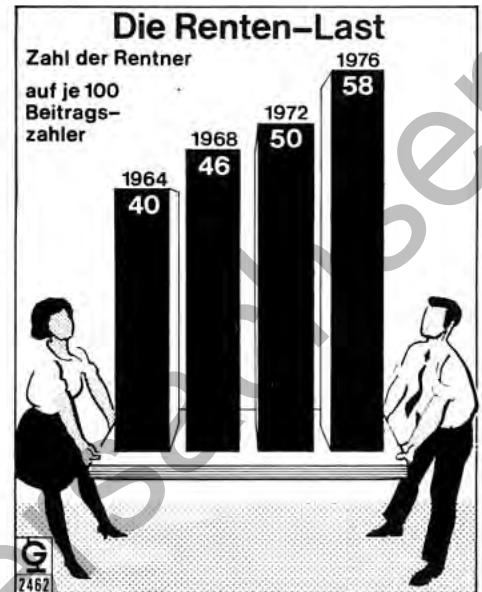
Personalien

In Verbindung mit der Entsendung von G. Lunau zu einem einjährigen Studienaufenthalt nach den USA wurde ab 1.6.77 folgende Organisationsänderung im Fertigungsleiterbereich wirksam: K.-H. Wenzel wurde zum Abteilungsleiter Methoden- und Materialstudien ernannt. Er berichtet an O. Hoffmann, Standardabteilung.

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN



Blutspender sind Lebensretter

Diesem Motto folgten am 14. und 15. Juni 676 Kaiserslauterner Werksangehörige, davon 481 Erstspender. Eine stolze Zahl bei nur etwas über 3.000 Beschäftigten in unserem Werk. Dieses Ergebnis ist ein Beweis dafür, daß viele Menschen bereit sind, Blut zu spenden, um anderen zu helfen, die infolge eines Unfalls oder einer Erkrankung dringend eine Bluttransfusion benötigen. Die Bilder zeigen Werksangehörige während der Blutspendeaktion in den Räumen der Lehrwerkstatt.

Die aktiven Verdienere geben einen Teil ihres Verdienstes ab, damit die Rentner auch leben können. Dieser Grundgedanke des „Generationenvertrages“, des Vertrages zwischen jung und alt über die Alterssicherung ist einfach. Schwierig wird es erst, wenn sich das Verhältnis zwischen der Zahl der Beitragszahler und der Zahl der Rentenempfänger ändert. Eben dies war in der letzten Zeit ganz ausgeprägt der Fall.



Werksbesichtigung als Wunsch

Der Kaiserslauterner Monatsspiegel startete kürzlich eine Malaktion „Kinder zeichnen Kaiserslauterner Zoos und das Wildfreigehege“. Bei diesem Wettbewerb waren als Attraktion Preise ausgesetzt, die sich Kinder nicht kaufen können. Von den 10 ermittelten Gewinnern dieses Wettbewerbs wünschten sich sechs der Preisträger eine Besichtigung unseres OPEL-Werkes. Dieser Wunsch wurde den „Malern“ am 20. Juni erfüllt. Im Anschluß an die Werksführung wurden die kleinen Gewinner von uns beköstigt und ihnen als Erinnerung an diesen Tag kleine Geschenke überreicht. Unser Bild zeigt die jungen Gäste in der Lehrwerkstatt.

Sicherheitswoche

Rechtzeitig vor Urlaubsbeginn führte der ACE eine Sicherheitswoche durch. Jeder Werksangehörige hatte die Möglichkeit, sein Fahrzeug auf „Herz und Nieren“ prüfen zu lassen, damit er ohne technische Mängel sein Urlaubsziel ansteuern kann. Unser Bild zeigt den Prüfstand des ACE vor dem Werkportal. Allen Urlaubern, die in ein paar Tagen auf große Fahrt gehen, wünschen wir eine sichere, unfallfreie Reise und eine glückliche Heimkehr!

IM URLAUB

Eine „Entdeckungsreise“ durch unsere Stadt

Das Zauberwort Urlaub geht um. Wer von dem jährlichen Fernweh nicht gepackt ist und in diesem Jahr im Urlaub zu Hause bleibt, sollte einmal eine „Entdeckungsreise“ durch unsere Stadt machen. Durch

ihrem hochgotischen Sakralbau und die nicht weit davon entfernte Martinskirche. Sie ist die älteste und größte noch erhaltene Bettelordenskirche der Pfalz. Einen Blick in den noch erhaltenen Trakt des



die in den letzten Jahren durchgeführten Umbau- und Sanierungsmaßnahmen ist es bestimmt interessant, sich diese Neuerungen in Ruhe anzusehen. Es ist schon erstaunlich, was die alte, doch ewig junge Stadt, das vielgerühmte „Herz der Pfalz“ für eine „Herzerweiterung“ durchgemacht hat. Rings in den sie umgebenden Wald stießen Wohnsiedlungen vor, die in ihrer architektonischen Ausgewogenheit und geglückten landschaftlichen Anpassung beispielgebend sind für die neuzeitliche Wohnkultur.

Das „alte“ Kaiserslautern

Aber auch das „alte Kaiserslautern“ ist ein Umschauen wert. Nicht zu übersehen sind die vielen steinernen Zeugen und gemeißelten Erinnerungen, die heute noch viele Gebäudeteile unserer Stadt zieren. Die bedeutendsten Denkmäler aus der alten Zeit sind die Stiftskirche mit

einstigen Renaissanceschlosses des Pfalzgrafen Johann Casimir sollte man unbedingt werfen.

Besuch in den Museen

Empfehlenswert sind auch die prachtvollen Ausstellungsräume der Landesgewerbeanstalt. Über den baulichen Fortschritt des im Wiederaufbau befindlichen Theodor-Zink-Museums können Sie sich auch informieren. Es gibt so viele Sehenswürdigkeiten, an denen man täglich vorübergeht und sie wegen der Hektik oft überhaupt nicht beachtet. Gehen Sie mal mit „offenen“ Augen durch unsere Stadt, und Sie werden sehen, an was Sie im Laufe der Zeit vorübergeeilt sind.

Viele Grünanlagen

Wer asphaltmüde geworden ist, ruht sich in einer der vielen Grünanlagen aus. Die zahlreichen vorhandenen Anlagen bieten



neben dem schönen Stadtpark und dem Ausstellungsgelände mit dem idyllischen Schwanenweiher genauso gute Erholungsmöglichkeiten wie der unsere Stadt umgebene Pfälzer Wald. Die Wanderwege sind gut markiert. Es gibt wenig Städte, die ein so herrliches Waldgebiet in unmittelbarer Stadtnähe aufweisen können. Darum nutzen Sie es jetzt einmal aus!

Für Wasserratten

Falls aber die Hitze zu groß sein sollte, braucht man sich nicht unbedingt nach den Meeresfluten zu sehnen. Besuchen Sie dann die herrlichen Badeanstalten. Im Freibad Waschmühle, der größten geschaffenen Badeanlage Süddeutschlands, im waldumhüllten Strandbad Gelterswoog, im Warmfreibad oder in den modernen Badeanstalten der einzelnen Stadtteile finden Wasserfreunde Erfrischung und sportliche Abwechslung.

In Ruhe betrachten

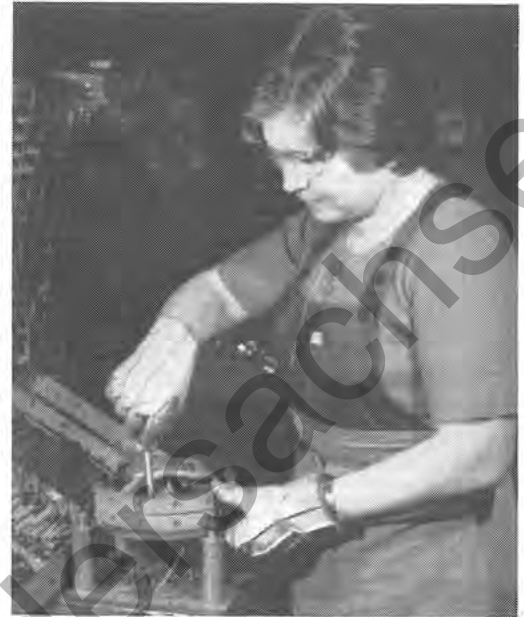
Dies sind nur einige von vielen Möglichkeiten, die man als Zuhausegebliebener hat, die es aber wert sind, daß man sie einmal in Ruhe betrachtet und beachtet. Man wird dann unsere Heimatstadt mit



ganz anderen Augen sehen. Auch in unserem Falle gilt der Spruch: „Warum in die Ferne schweifen, sieh, das Gute liegt so nah!“.

Ende des Kaiserslautern-Teils

„Qualität ist das Anständige“



Zusammenarbeit aller Fachabteilungen

Für die einwandfreie Beschaffenheit der von Fremdlieferanten bezogenen Teile zeichnet die Q S A (Qualitäts-Sicherung-Auswärtsteile) verantwortlich. Sie beurteilt alle eingehenden Sendungen nach einem genau festgelegten Plan. Auf dem Bild oben links prüft Mitarbeiter H. Baumgart Stützplattenrohlinge für die Hinterradtrommelbremse. Ist die Sendung fehlerfrei, können die Teile von der P r o d u k t i o n weiterverarbeitet werden. – Auf dem Bild darunter nietet Mitarbeiterin Ingeborg Sellerberg die Stützplatten an die Bremsträgerplatte. – Auf dem rechten Bild oben erkennt man Mitarbeiterin Eftihia Mpesirsoglou, die die Bremsträgerplatte zur vollständigen Hinterradbremse komplettiert. Nach der Befestigung der Bremse an der Hinterachse wird dieser lebenswichtige Zusammenbau von der I n s p e k t i o n noch einmal genauestens geprüft. – Auf dem Bild darunter Mitarbeiter O. Knapp bei der Sichtkontrolle am Hinterachsmontageband. (Alle Aufnahmen stammen aus dem Werk Bochum.) Fazit: Nur die gute Zusammenarbeit aller Fachabteilungen garantiert Qualität und zufriedene Kunden.