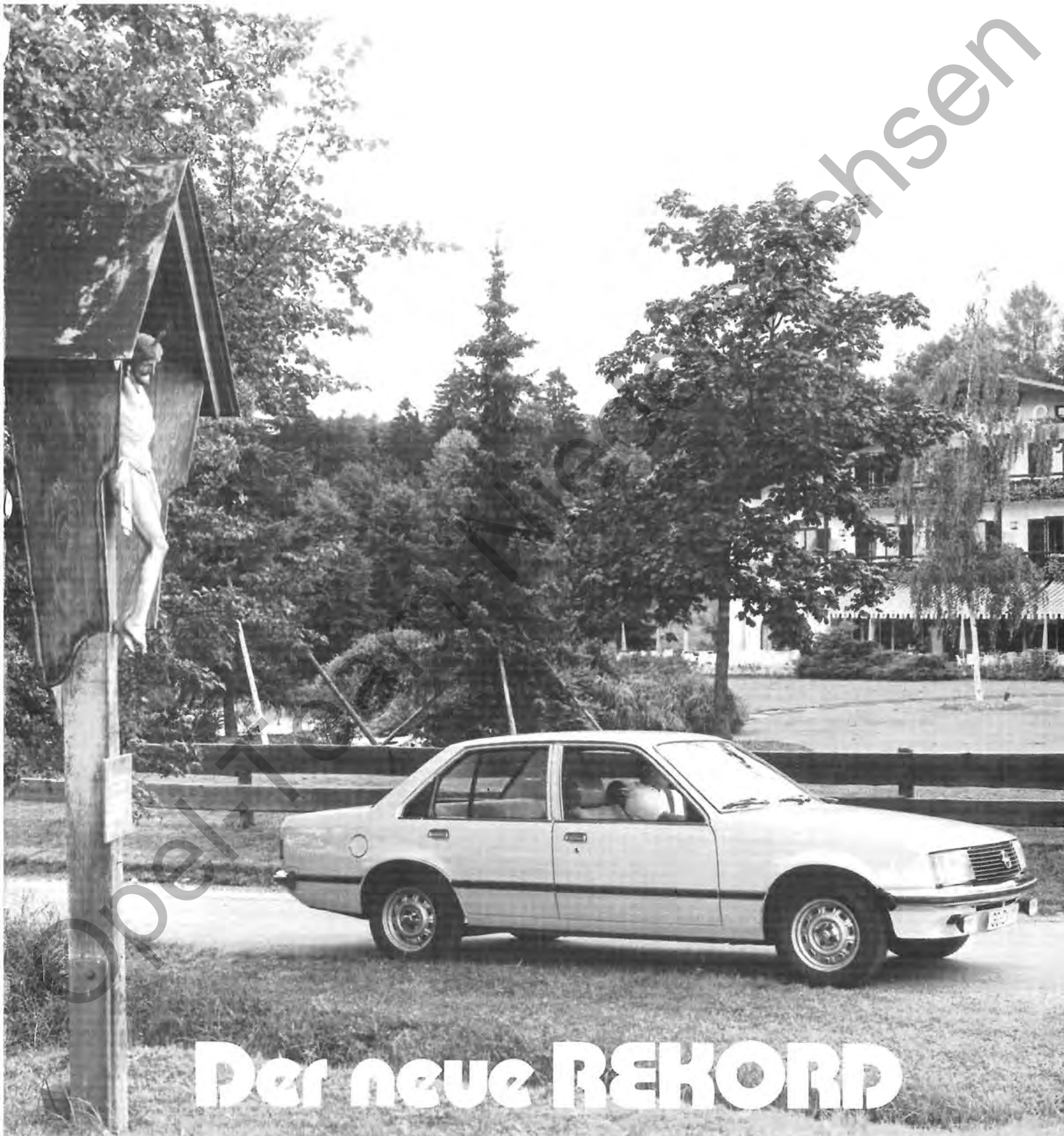


OPEL POST

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

$\frac{9}{77}$



Der neue REKORD

➤ Großer Bericht ab Seite 17

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

AUS DEM INHALT

Kurz berichtet	2
AvD-OPEL-Pokal	4
Marketing-Programm '77 ...	6
Personalien	7
Ein neues Auto	9
Jubilare — Ruhestand	12
Personal-Entwicklung	14
Der neue Rekord	17
Vortragsreihe 77/78	25
Kfz-Technik	26
Beobachtungen	28
Zum Thema Sicherheitsgurt ..	29
Am Lenkrad	30
IAA 1977	31
Wir gedenken	33
Werk Bochum	34
Werk Kaiserslautern	38
Qualitäts-Serie	40

TITELBILD

Der neue Rekord wurde den verschiedenen deutschen und ausländischen Journalistengruppen in den beiden letzten Augustwochen in München vorgestellt. Die Journalisten — insgesamt rund 900 — hatten dabei Gelegenheit zu Fahrten im Alpenraum. Inzwischen sind die ersten Testberichte erschienen. Das Presseecho ist ganz ausgezeichnet, die Fachwelt des Lobes voll. Einzelheiten über den „Kompakten aus dem Windkanal“ im Inneren dieses Heftes ab Seite 17. (Die Aufnahme der Titelseite wurde bei den Pressefahrten während einer Rast in Murnau gemacht.)

DURCH INVESTITIONSPROGRAMM:

Kein Arbeitsplatzabbau

Mit einem Jahresüberschuß von DM 765 Millionen beschloß das Unternehmen das Geschäftsjahr 1976, in dem es Rekorde in Produktion, Absatz und Ertrag erzielte. Die Umsatzerlöse stiegen von DM 6.2 Milliarden auf DM 8.8 Milliarden und lagen damit um 41 Prozent über dem Vorjahresergebnis. Diese Zahlen sowie andere Daten und Fakten wurden am 6. September während einer Pressekonferenz bekanntgegeben, in der der Geschäftsbericht für 1976 der Öffentlichkeit übergeben wurde. (Siehe dazu den am 9. September verteilten Sonderdruck „OPEL 1976“.)

Schaffung neuer Arbeitsplätze

Das gute Ergebnis war nach den zwei dividendenlosen Jahren 1974 und 1975 dringend notwendig. Auf Grund der Körperschaftssteuer-Reform in der Bundesrepublik, die ab 1977 Änderungen für ausländische Anteilseigner bringt, folgte der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstandes, eine Dividende von DM 911 Millionen auszuschütten. Sie setzt sich zusammen aus dem Jahresüberschuß, dem Gewinnvortrag aus 1975 in Höhe von DM 50 Millionen und einer Auflösung freier Rücklagen in Höhe von DM 96 Millionen. Die erfreuliche Ertragsentwicklung ist auch als wesentliche Voraussetzung für das kürzlich vom Unterneh-

Sonderschichten und Erhöhung der Gratifikation

Einzelheiten der Abmachung zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat über weitere Sonderschichten und die Erhöhung der Gratifikation durch einen einmaligen Festbetrag auf Seite 7.

men bekanntgegebene Fünf-Milliarden-Investitionsprogramm zu sehen, das der Zukunftssicherung sowie der Erhaltung bestehender und der Schaffung neuer Arbeitsplätze dienen soll. Die Nachfrage nach der erfolgreichen Opel-Modellpalette mit europäischem Zuschnitt war so groß, daß trotz der Vergrößerung der Belegschaft auf fast 59.000 Mitarbeiter, der völligen Ausnutzung der Zusammenbaukapazität und Sonderschichten einige Lieferfristen in Kauf genommen werden mußten.

„Das erfolgreiche Abschneiden von Opel wäre nicht möglich gewesen, wenn sich nicht jeder — Mitarbeiter, Händler und Lieferanten — voll eingesetzt hätte“, so Generaldirektor James F. Waters, Jr., auf der Pressekonferenz. „Dafür möchten wir allen Beteiligten heute nochmals danken, denn wir vergessen nicht, daß bei aller Sorgfalt, die auf das Produkt Auto verwendet wird, der Mensch das Maß der Dinge ist und dementsprechend an erster Stelle steht. Auch 1977 wird ein gutes Jahr, denn bei Jahresmitte hatten wir bereits mehr als eine halbe Million Einheiten produziert. Die IAA in Frankfurt und unsere mit viel Beifall aufgenommenen neuen Modelle werden zusätzliche Kaufimpulse geben. Wir werden unseren Expansionskurs beständig verfolgen und beweisen damit, daß wir an die weitere Entwicklung des Automobils und die wirtschaftliche Kraft Europas glauben. Qualität und Umfang unserer Produktpalette sind die besten Garanten für den langfristigen Erfolg der Marke im In- und Ausland.“

Gegen Arbeitszeitverkürzung

„Unser Land verdankt“, so der Generaldirektor an anderer Stelle seines Referates, „seinen Wohlstand einer einmaligen Aufbauleistung, die uns jetzt nicht mehr erreichbare Wachstumsraten bescherte. Nun scheinen die Tage des ungebremsten Bedarfs vorüber zu sein. Solange wir aber bei einem Lohn- und Kostenniveau, das an der Weltspitze rangiert, uns gleichzeitig eine Produktivitätsrate leisten, die von den USA oder von Japan bei weitem übertroffen wird, müssen wir zwangsläufig entweder unser Anspruchsdenken von nun an ein wenig hintanstellen, oder wir müssen ein Mehr erwirtschaften, das wir dann aufteilen können. Eine Verkürzung der Arbeitszeit als Mittel zum Abbau der Arbeitslosigkeit kann nicht hingenommen werden, wenn als Folge eine geringere Ausnutzung der Produktionsmittel zu erwarten ist. Milliardeninvestitionen für aufwendige Fabrikationsanlagen mit modernen und sicheren Arbeitsplätzen müssen maximal genutzt werden. Je weniger diese Arbeitsplätze und Maschinenparks jedoch genutzt werden, umso weniger rentabel wird der Aufwand dafür.“

Weiter auf Seite 39

Im Gesamtunternehmen waren Anfang September 60.198 Mitarbeiter beschäftigt. (Ende 1976 waren es 58.421.)

Am 15. September wurde in Frankfurt die 47. Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) eröffnet. Bericht in der nächsten Ausgabe. (Siehe auch Seite 31.)

Der neue Rekord wurde Ende August in München Presse und Händlerschaft vorgestellt; die Vorführung für Großabnehmer und Behörden war am 9. September in der Rheingoldhalle in Mainz.

In einer Pressekonferenz am 6. September wurde der Geschäftsbericht 1976 der Öffentlichkeit übergeben.

Sonderdruck Geschäftsbericht '76

Gleichzeitig mit der Öffentlichkeit wurde auch die Belegschaft über das Geschäftsjahr 1976 unterrichtet. Eine Kurzfassung mit den wichtigsten Zahlen und Daten des Geschäftsberichts wurde als Sonderdruck am 9. September im gesamten Unternehmen verteilt. Wer sich für eine umfassende Darstellung des Geschäftsablaufs '76 interessiert, kann den ausführlichen Geschäftsbericht in der Redaktion oder bei seinem Betriebsrat einsehen.

Die Betriebsräteversammlung '77 mit Betriebsräten aus dem gesamten Unternehmensbereich wird vom 17. bis 19. Oktober in Berlin stattfinden.

Ein „Tag der offenen Tür“ ist am 22. Oktober in den drei Werken vorgesehen.

Die zunächst versuchsweise Regelung des vorgezogenen Arbeitsbeginns in der PEK zur Entzerrung des Berufsverkehrs ist nach einer entsprechenden Betriebsvereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat jetzt endgültig.

Nach dem am 1.7.1976 in Kraft getretenen Mitbestimmungsgesetz sind 10 Arbeitnehmervertreter für unseren Aufsichtsrat zu wählen. Die Amtszeit dieser 10 Mitglieder wird spätestens am 1.7.1978 beginnen. An der Wahl der Arbeitnehmer in unseren Aufsichtsrat nehmen außer den ca. 60.000 Mitarbeitern die rund 200 Angehörigen der General Motors GmbH, Berlin, teil.

Nach erfolgreichem Test in Verkaufskampagnen wurde der Kadett City „J“ jetzt in das reguläre Modellprogramm aufgenommen.

Das Werksorchester sucht dringend einen Flötisten. (Interessenten wollen sich bitte mit J. Schultheis, Telefon 2783, in Verbindung setzen.)

Jetzt noch mehr Lehrstellen als früher

Aber Schwierigkeiten durch Mehrfachbewerbungen

Sowohl als Beitrag zum Abbau der Jugendarbeitslosigkeit wie auch als Chance für junge Menschen, den Schritt in einen Beruf gehen zu können, sieht Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter Personal-Entwicklung, die erneute Aufstockung des Lehrstellenangebots in Rüsselsheim. Insgesamt 300 Bewerber wurden zum 1. September als Auszubildende eingestellt. Im Vorjahr waren es 274, 1975 noch 220 gewesen.

„Aber trotz des hohen Andrangs von Bewerbern“, so Dr. Hölterhoff, „war es keineswegs einfach, die 300 jungen Leute für unser erweitertes Angebot zu finden.“

Zahlreiche Absagen

Rund 1.200 Schulabgänger hatten ihr Interesse an einer Ausbildung bei Opel in Rüsselsheim angemeldet und unterzogen sich dem vor dem Vertragsabschluss üblichen Auswahlverfahren. Jedoch fast die Hälfte der Bewerber, die eine Ausbildungsstelle zugesagt bekommen haben, nahmen das Ausbildungsangebot bei Opel nicht an. „Dann haben wir andere Bewerber mit ebenfalls guten Testergebnissen nachgezogen“, resümiert P. Jahn, Leiter der Berufsausbildung. „Aber es waren mehrere Aktionen notwendig, weil es immer wieder Absagen gab. Ich habe sogar gehört, daß sich Einzelne bei bis zu 30 Plätzen beworben haben.“

77 Prozent im Wunschberuf

Für die weitaus meisten Aufgenommenen freilich bedeutet die Ausbildung der Eintritt in den Wunschberuf. In 77 Prozent aller Fälle konnte ein Platz zum Erlernen des angestrebten Berufes bereitgestellt werden, bei einigen Berufen wie Modelltischler und Technischer Zeichner lag die Quote sogar bei 100 Prozent. Die 23 Prozent der insgesamt 300 Neuen, die ihr Berufsziel vorerst nicht verwirklichen können, hatten sich zum Teil für Berufe interessiert, für die Opel kein Lehrangebot bereithält. Die Auszubildenden des gewerblichen Bereiches

können nach erfolgreicher Abschlußprüfung mit einiger Sicherheit auch mit der Übernahme in ein Arbeitsverhältnis bei uns rechnen, wo man auf guten Facharbeiternachwuchs aus dem eigenen Haus besonderen Wert legt. „Auf dem kaufmännischen Sektor kann ich diese Zusage allerdings nicht uneingeschränkt abgeben“, kommentierte Dr. Hölterhoff die Situation. „Aber wir sind froh, in diesem Jahr wieder mehr jungen Menschen das solide Rüstzeug für ihren späteren beruflichen Werdegang vermitteln zu können.“

1.220 Jugendliche in Ausbildung

Neben dem Stammwerk bot auch Bochum für 1977 eine ebenfalls um 9,5 Prozent erhöhte Zahl an Lehrstellen an; sie stieg von 105 im vergangenen Jahr auf 115 für den 1. September. Insgesamt hat das Unternehmen in seinen drei Werken Rüsselsheim; Bochum und Kaiserslautern 451 Jugendliche (Vorjahr 415 = plus 8,7 Prozent) eingestellt, darunter auch 5 Kinder ausländischer Arbeitnehmer. Zur Zeit befinden sich 1.220 Jugendliche in Ausbildung, davon allein 720 in Rüsselsheim.

Jetzt schon an 1978 denken

Bewerbungen für die Berufsausbildung ab 1.9.1978 sollten schon jetzt bei der Abteilung Berufsausbildung eingereicht werden. Ausgebildet werden soll in folgenden Berufen: Elektroanlagen-Installateur (2 Jahre), Bohrwerksdrehler (3 Jahre), Dreher (3 Jahre), Universalfräser (3 Jahre), Universalschleifer (3 Jahre), Maschinenschlosser (3 1/2 Jahre), Modelltischler (3 1/2 Jahre), Werkzeugmacher (3 1/2 Jahre), Fahrzeugpolsterer (3 Jahre), Bürogehilfin (2 Jahre), Industriekaufmann (3 Jahre), Datenverarbeitungskaufmann (3 Jahre), Techn. Zeichner (3 1/2 Jahre). Für die drei kaufmännischen Berufe ist mittlere Reife die Mindestvoraussetzung. Die Aufnahmeprüfungen sind für die zweite Hälfte des Monats Oktober vorgesehen.



AVD-OPEL-POKAL

Der Nachwuchs setzte sich durch

Einen in diesem Ausmaß unerwartet schweren Stand hatten die fünf Profis beim AvD-Opel-Pokal am 31. Juli, dem Finale des Grand-Prix-Wochenendes auf dem Hockenheimring, als sie sich mit identischen Kadett GT/E der Gruppe 1 35 privat gemeldeten Nachwuchspiloten aus der Bundesrepublik, Belgien, Finnland, Österreich und der Schweiz stellten: Jürgen Barth, Harald Grohs und Manfred Trint mußten sich mit Rängen im Mittelfeld begnügen, Harald Ertl fiel aus, und lediglich Rallye-As Walter Röhr, hartnäckiger Verfolger des Trainingsschnellsten und Start-Ziel-Siegers Rypka, kam auf Rang zwei.

Rolf Rypka aus Urberach nahm mit seinem Sieg erfolgreich Revanche: Im

vergangenen Jahr hatte er auf dem Nürburgring in Führung liegend nach einem Dreher Röhrl unfreiwillig den Weg zu dessen späterem Sieg geebnet. Noch interessanter als das Duell Rypka/Röhrl an der Spitze verliefen jedoch die Positionskämpfe im Feld: ein junge Finnin fuhr sich auf Anhieb in die Herzen der begeisterten Zuschauer. Zeitweise lag sie dank ihrer beherzten Fahrweise sogar auf Rang drei des sonst ganz von Männern beherrschten Wettbewerbs; im Ziel mußte sie letztlich nur dem Schweizer Georg Eggenberger und ihrem Landsmann Toni Ruokonen den Vortritt lassen.

Nach dem Rennen gab es bei Opel zufriedene Gesichter: der Verlauf des Wettbewerbs hatte die Richtigkeit der geziel-

ten Förderung des Nachwuchses und des Breitensports erneut unter Beweis gestellt. Schließlich hatten sich die Besten mit ihren Leistungen nicht nur für das Preisgeld von insgesamt 14.500 DM für die Ränge eins bis 20 nachhaltig bedankt, sondern auch mit einer großartigen und erfolgreichen Leistung für die Chance, einmal mit renommierten Profis zum Kräfteressen in den Ring steigen zu können.

Die ersten 10 im Endklassement: 1. Rolf Rypka, Urberach, 27,85.8 Min.; 2. Walter Röhr, Regensburg, 28,02.9 Min.; 3. Georg Eggenberger, Schweiz, 28,21.1 Min.; 4. Toni Ruokonen, Finnland, 28,21.3 Min.; 5. Marketta Oksala, Finnland, 28,21.8 Min.; 6. Heinz Kilp, Kelkheim, 28,22.9 Min.; 7. René Ramuz, Schweiz, 28,23.2 Min.; 8. Harald Grohs, Essen, 28,29.5 Min.; 9. Franz Enghauser, Herbolzheim, 28,32.2 Min.; 10. Benny Hall, Dänemark 28,41.2 Min.

Mehr Leistung für ASCONA und MANTA

Die Modellpflege für den Jahrgang 78, die bei den deutschen Automobilherstellern traditionell mit dem Ablauf der Werksferien einsetzt, konzentrierte sich bei uns in diesem Jahr vorwiegend auf die Modelle Ascona und Manta, die sich – in ihrer jungen Generation nun seit zwei Jahren gebaut – einer ungebrochen hohen Käufergunst erfreuen. Zwei neue leistungsstarke Triebwerke dürften jedoch jetzt für noch gesteigerte Attraktivität sorgen. Die Kadett-Reihe war erst im Frühjahr neu präsentiert worden, während der neue Rekord seine Premiere jetzt auf der IAA feiert.

Im Manta GT/E löst ein 2,0 Liter-Einspritzmotor mit 81 kW (110 PS) das bisherige, um rund 100 ccm hubraumkleinere Spitzenaggregat (77 kW/105 PS)

in dieser Reihe sportlicher Coupés ab und verhilft dem Meistgekauften seiner Klasse in der Version mit Bosch-L-Jetronic zu einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in nur 10 Sekunden, die Spitze beträgt 187 km/h. Gleiche Fahrleistungen dank identischer Motorisierung bietet auch weiterhin der Manta E. Neu bei diesem Modell: Die Berlinetta-Ausstattung ist nicht mehr obligatorisch, wer Wert darauf legt, kann das komfortabler ausgelegte Schwestermodell des GT/E in der Luxus-Version und damit preisgünstiger erwerben.

Eine Leistungskur gedieh auch dem Ascona bestens: Bisher schon einer der markantesten Vertreter der kompakten und gut motorisierten europäischen Mittelklasse, tritt er jetzt auf Wunsch auch mit einem 2,0 Liter-Motor mit 74 kW

(100 PS) an, der ihm eine Spitze von 175 km/h sichert, die 100 km/h-Marke überschreitet er mit dem 2,0 S-Triebwerk, dessen neuentwickelter Vergaser besonders wartungsarm ist, bereits nach 11 Sekunden. Der gleiche Motor steht auch für den Manta zur Verfügung. Die Fahrwerte: Spitze 180 km/h, Sprint auf 100 km/h in ebenfalls 11 Sekunden. Was letztlich den sportlich ambitionierten Fahrern eine Freude sein wird: Das Werk hat bei unverändertem Preis der SR-Ausstattung von Kadett, Ascona und Manta ein Lenkrad mit dickem, griffsicherem Kranz und drei gelochten Metallspeichen hinzugefügt, das bisher den GT/E-Typen von Kadett und Manta vorbehalten war. Außerdem stehen jetzt auf Wunsch Leichtmetallfelgen der Größe 5 1/2 J x 13 für alle Kadett-Versionen zur Verfügung.



Auto-Nostalgie

Leser Peter Host, Mitarbeiter der OKB in Essen, hat diese Bilder kürzlich in Bautzen, DDR, gemacht. Der „Schnappschuß von der Gegenwart in die Vergangenheit“ aus einem Manta GT/E zeigt einen Opel 2 Liter, Baujahr 1937, der sowohl mit Benzin als auch mit Propangas angetrieben werden kann und noch täglich im Straßenbild Bautzens zu sehen ist. Wie heißt es doch: „Opel, der Zuverlässige“. In diesem Fall noch nach 40 Jahren.



Prädikat für einen Opel-Film

Mit dem Prädikat „Gut“ ausgezeichnet wurde bei dem unter der Schirmherrschaft von Bundeswirtschaftsminister Dr. Hans Friderichs stehenden VI. Deutschen Industriefilm-Forum in München der von uns gedrehte Kurzfilm „Hirne, Hände und Computer“. Der Beitrag schildert nicht nur Arbeitsabläufe im Produktionsbereich, sondern gibt auch einen Einblick in das Zusammenspiel der weitverzweigten Management-Funktionen in unserem 60.000-Mitarbeiter-Unternehmen. (Der Film ist unter anderem bei den Landesfilmdienststellen entleihbar.)

RÜCKBLICK

Was ist hier los?

Das Bild mag ältere Leser sofort darauf bringen, was hier vorgeht: Ein Korso mit historischen Opel-Wagen bewegt sich durch Rüsselsheim. Es war vor 15 Jahren. Er kam durch die Marktstraße, die damals noch Darmstädter Straße hieß und noch keine Fußgängerzone war und fuhr durch die Frankfurter Straße zum Stadion. Und der Anlaß dieses Aufzuges? Mitte August 1962 feierte unser Unternehmen sein hundertjähriges Bestehen.

Mittelpunkt des Ereignisses war der Festakt in der zu diesem Zweck umgebauten und festlich dekorierten Halle des K 62. Aus allen Teilen der Bundesrepublik und mehreren europäischen Ländern, selbstverständlich auch aus den USA, waren viele Ehren Gäste gekommen, unter ihnen Vertreter des Diplomatischen Korps, der Bundesregierung, der Landesregierungen, des Kreises und der Stadt Rüsselsheim, der Kirchen, der Behörden, der Gewerkschaften, der Verbände sowie Angehörige der Familie Opel. Die Festansprache hielt der vor Monaten verstorbene damalige Bundeswirtschafts-

minister und spätere Bundeskanzler Ludwig Erhard.

Rund 8 Millionen DM wurden seinerzeit als Jubiläumsgabe für alle Werksangehörigen und Opel-Rentner angewendet. Ferner wurden unter der Belegschaft zahlreiche Wagen verlost, während es für die Auszubildenden Sonderpreise gab. Als Jubiläumstiftungen wurden ansehnliche Beträge zur Förderung von Forschung und Ausbildung an verschiedene Institutionen überwiesen.

Außer dem schon erwähnten Korso beendete ein von Regengüssen stark beeinträchtigt Festkonzert der vereinigten Rüsselsheimer Männerchöre, des Spielmannszuges der Freiwilligen Feuerwehr und des Werksorchesters im Stadion die Jubiläumsfeierlichkeiten.

Ein Brillantfeuerwerk ließ zum Abschluß den Rüsselsheimer Himmel eine Viertelstunde lang in prächtigen Farben erglühen. Jetzt, 15 Jahre danach, sollte man sich wieder einmal an dieses Ereignis erinnern.



Mehr als 2 Millionen Opel-Fahrer wurden angesprochen

Alle Anstrengungen sind vergebens, wenn die Erwartungen unserer Opel-Kunden zu Produkt und Service nicht erfüllt werden. Mit dem Opel Euroservice Marketing-Programm spricht der Kundendienst gemeinsam mit den Händlern die Kunden unter dem Motto an: „Opel Euroservice – ehrlich gut“. Um die Aufmerksamkeit auf den Opel-Kundendienst zu lenken und um ihre Erfahrungen und Wünsche kennenzulernen, wurden im Rahmen des

scher Aufsicht die deutschen Gewinner ermittelt: 12 Farbfernseher, 24 Stereoanlagen, 60 Kleinbildkameras und 1.080 Opel-Uhren fanden dabei ihren glücklichen Besitzer. Die Hauptgewinne wurden von K. F. Schieferstein, Kundendienstleiter, und H. Querengässer, Hauptabteilungsleiter Kundendienst-Marketing, aus drei prall gefüllten Kofferräumen gezogen. Überreicht wurden die Gewinne inzwischen durch die zuständigen Händler



Während der Verlosung im Ausstellungsraum des F-Baus erkennt man von links B. Häußler, H. Bucher, H. Schulmeier, K. Brück, K. F. Schieferstein, Gabriela Höll, H. Gräter und H. Querengässer. Sitzend Rechtsanwalt W. Kosmider.

Marketing-Programms 1977 mit mehr als 2 Millionen Opel-Fahrern in Europa Kontakte aufgenommen; sie wurden gebeten, bestimmte Fragen über den Opel-Kundendienst zu beantworten. Als Lohn für ihre Mühe waren interessante Preise ausgesetzt.

Nach Auswertung der Antworten durch ein neutrales Institut wurden kürzlich im Ausstellungsraum des F-Baus unter juristi-

zusammen mit einem Glückwunschscheiben der Kundendienstleitung des Werkes.

Mit dieser Aktion und weiteren Aktivitäten im Rahmen des Opel-Euroservice Marketing-Programms 1977 wurden bis heute im Bundesgebiet über 18.500 Werkstattkunden von unseren Händlern als zurückgewonnen gemeldet und über 3.300 Opel-Fahrzeuge an diese Kunden verkauft.

„Pfundiger Wagen“

Anlässlich der Vorstellung des neuen Rekord in München nutzte H.-J. Stein, Öffentlichkeitsarbeit, die Gelegenheit und stellte das neue Modell während einer Trainingspause dem „Fußballer des Jahres“, Sepp Maier, vor. National-Torhüter Maier meinte nach eingehender Begutachtung: „Ein pfundiger Wagen“. Übrigens: Frau Maier fährt einen MANTA GT/E. (Mitarbeiter Stein lernte die Spieler der Nationalmannschaft bekanntlich bei der letzten Fußball-Weltmeisterschaft kennen, für die das Werk dem DFB zahlreiche Wagen zur Verfügung gestellt hatte.)



Von der Pike auf ...

Zum Jubiläum von F. Beickler

Von der Pike auf im Sinne des Wortes gedient hat Gesamtwerkleiter und Vorstandsmitglied Ferdinand Beickler, 54, der am 8. September sein 40jähriges Arbeitsjubiläum feierte. (Siehe auch die Rubrik Jubilare auf Seite 12.) F. Beickler fing 1937 als Lehrling bei Opel an und arbeitete sich, unterbrochen durch das Maschinenbaustudium und den Wehrdienst, später im Bereich der Produktionsvorbereitung zu leitenden Positionen empor. An der Konzipierung und Planung der Bochumer Werke hatte er großen Anteil. Als Produktionsleiter war er seinerzeit für den Anlauf des Kadett verantwortlich. 1966 wurde er dann zum Leiter der Bochumer Werke ernannt. Gesamtwerkleiter und Vorstandsmitglied waren die nächsten Stationen seines beruflichen Werdeganges. Die Leistungen und Verdienste F. Beicklers wurden 1975 durch die Verleihung des Verdienstkreuzes am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland gewürdigt. An seinem Ehrentag schüttelten ihm viele Opel-ler die Hände, und auch zahlreiche Prominente aus Politik und Wirtschaft zählten



zu den Gratulanten. (Auf dem Bild der Jubilar, der Generaldirektor und Mitarbeiter der Lehrwerkstatt.)

Kontaktstudium

Die Kurse des Wintersemesters 1977/78 beginnen am 10. Oktober 1977. Veranstalter sind die Fachhochschule Wiesbaden (Technische Fachbereiche Rüsselsheim), die Gesellschaft zur Förderung des Ingenieurstudiums in Rüsselsheim e.V. und die Volkshochschule Rüsselsheim. Sämtliche Kurse und Vorträge finden in der Fachhochschule in Rüsselsheim, Am Brückweg 26, statt. Interessierte Mitarbeiter erhalten Auskunft bei der Geschäftsstelle der Volkshochschule Rüsselsheim, Rathaus, Pavillon Mainstraße, Telefon 06142/600339.

Personalien

Der Leiter der Material- und Produktionskontrolle, Werk Rüsselsheim, W. Ludwig, ist in den Ruhestand getreten. Mit Wirkung vom 1. September 1977 trat folgende Organisationsänderung in Kraft. Die Hauptabteilungen „Automatische Material-Kontrolle“ und „Material- und Produktionskontrolle“ wurden unter Beibehaltung der Bezeichnung „Material- und Produktionskontrolle“ zusammengefaßt. H. W. Janus wurde zum Leiter dieses Bereiches ernannt und berichtet weiterhin F. Beckler, Direktor Gesamtwerksleitung. — Zur weiteren Verstärkung des immer mehr an Bedeutung gewinnenden Großabnehmer- und Behördenbereiches wurde D. Jehle, bisher Leiter der Zweigniederlassung Berlin, zum stellvertretenden Leiter Großabnehmer und Behörden ernannt.

Im Bereich der Finanzleitung sind folgende Änderungen in Kraft getreten: J. Achenbach ist als Assistent Comptroller verantwortlich für Preise und Projekte. U. Przygodda wurde zum Leiter der Abteilung Kostenschätzungen und



H. W. Janus D. Jehle



J. Achenbach U. Przygodda N. Bär



E. Kerpen Ch. Weiss H. Schulmeier



G. Rettig K. Brück H. A. Meyer



D. Pfeifer O. R. Maas D. West

Sonderschichten und Gratifikation

Wegen der starken Nachfrage nach unseren Produkten wird das Unternehmen mit Zustimmung der Betriebsräte in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern in den Monaten Oktober 1977 bis Januar 1978 sechs Sonderschichten einlegen. Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat in Verbindung mit den Betriebsräten der einzelnen Werke vereinbarten, daß der 30. Dezember 1977 ohne Arbeitsleistung vergütet wird. Die an diesem Tag ausfallende Arbeitszeit wird in der Produktion an zwei Samstagen im Dezember bei Zahlung der üblichen Zuschläge für Mehrarbeit vorgeholt.

Darüber hinaus hat die Geschäftsleitung nach eingehenden Gesprächen mit dem Gesamtbetriebsrat entschieden, die Weihnachtsgatifikation 1977 um einen einmaligen Festbetrag zu erhöhen. Alle Mitarbeiter, die dem Unternehmen mehr als zwei Jahre angehören, erhalten DM 400,—. Für die übrigen Werksangehörigen werden zwischen DM 75,— und DM 300,— gezahlt. Auszubildende erhalten zwischen DM 50,— und DM 150,—.

Projekte ernannt und übernahm zusätzlich die Verantwortung für die Projektabrechnung und Anlagenbuchhaltung. N. Bär wurde zum Assistent Comptroller, Betriebsanalysen, ernannt. E. Kerpen ist als Assistent Comptroller verantwortlich für Finanzbuchhaltung, Produktkosten sowie die Lohn- und Gehaltsabrechnung. — Ch. Weiss, bisher Leiter der Finanzwirtschaftlichen Abteilung, ist zum Treasurer von General Motors Nordiska A.B. ernannt worden. (Der Nachfolger von Ch. Weiss wird zu einem späteren Zeitpunkt bekanntgegeben.)

H. Schulmeier, bisher Betriebsleiter Kundendienst-Werkstatt, wurde zum Abteilungsleiter Kundendienst-Werkstatt, Zubehör-Einbau und Geschäftswagenpark, ernannt. G. Rettig, bisher

Meister Kundendienst-Werkstatt, wurde Betriebsleiter Kundendienst-Werkstatt und ist verantwortlich für den gesamten Werkstattbereich. — K. Brück, bisher kommissarischer Leiter der Abteilung Kundenbetreuung, wurde jetzt zum Leiter dieser Abteilung ernannt.

H. A. Meyer ist zum Leiter Absatzförderung ernannt worden. — D. Pfeifer wurde Leiter der Abteilung Projekt- und Budgetkoordination und -analyse. — O. R. Maas, bisher Abteilungsleiter Koordination obere Modellreihen in der PEK, wurde zum stellvertretenden Direktor der Abteilung Programmplanung ernannt. — D. West, bisher in verantwortlicher Position im europäischen Pkw-Stab bei Vauxhall, wurde Abteilungsleiter Produktprogramme in der PEK.

Meilenstein hinter Plexiglas

An ein epochemachendes Konstruktionsprinzip im Automobilbau erinnert demnächst ein neues Exponat in der Abteilung für Kraftfahrt im Deutschen Museum in München: Es ist ein Opel Olympia, mit dem das Unternehmen als erster europäischer Großserienhersteller 1936 die selbsttragende Ganzstahlkarosserie eingeführt hatte. Dieses Prinzip, das sich inzwischen weltweit durchgesetzt hat, ermöglichte erst — neben rationeller Fertigung — die heutigen Sicherheitskarosserien mit stabiler Fahrgastzelle und Knautschzonen vorn und hinten.

Die Replika dieses historischen Ausstellungsstückes mit Symbolcharakter für einen Meilenstein im Automobilbau wurde kürzlich in München von Vorstandsmittglied Ekkehard Rohde an den Generaldirektor des Deutschen Museums, Theo Stillger, übergeben.

Das Schnittmodell wurde unter Leitung von H. L. Jakob, Öffentlichkeitsarbeit, aus einem stark beschädigten Originalfahrzeug hergestellt. Viele Stellen des Werkes, besonders die PEK, die Lehrwerkstatt und die Modellschreinerei, trugen zum Erfolg des Projekts bei. Anfang September kam das Modell noch einmal nach Rüsselsheim zurück, wo es, bevor es endgültig seinen Standplatz in der Kraftfahrzeughalle des Deutschen Museums findet, noch einige Tage im Ausstellungsraum zu sehen sein wird.





Mit Musik in die Werksferien

Die Fotos blenden noch einmal zurück zum letzten Arbeitstag vor den Werksferien. Mit flotten und beschwingten Klängen verabschiedete das Werksorchester Mitarbeiter der Frühschicht am Portal 45 und der Normalschicht am Hauptportal in den wohlverdienten Urlaub. Viele Opel'er, die normalerweise nach Arbeitsschluß drängen und nicht schnell genug zu ihren Fahrzeugen auf den Parkplätzen bzw. zu den Zügen und Bussen kommen können, verweil-

ten und lauschten den flotten Weisen, die der stellvertretende Leiter des Werksorchesters, Josef Deinert, den Musikern entlockte. Zugaben wurden immer wieder verlangt. Die Begeisterung vor allem am Portal 45 war so groß, daß spontan geschunkelt und getanzt wurde (Bild). Inzwischen ist der Alltag zurückgekehrt, und die drei Wochen lang verwaisten Arbeitsplätze in Werkhallen und Büros sind wieder längst besetzt.



VV-HÖCHSTPRÄMIE Der Risikoaufschlag störte ihn

Unser Mitarbeiter Helmut Sieger, Sachbearbeiter im Beschaffungswesen, ist kein Neuling, was das Einreichen von Verbesserungsvorschlägen betrifft: Seit 1970 brachte er 27 Vorschläge auf den Weg, wovon 5 mit einer Gesamtprämiensumme von 20.000 DM angenommen wurden. Kürzlich, gerade noch vor den Werksferien, erfuhr er, daß er mit seinem 28. Vorschlag die bis Ende Juli geltende frühere Höchstprämie von DM 30.000 erreicht hatte. (Seit August gelten bekanntlich neue Regeln im Vorschlagswesen.) Um was ging es?

Die Packmittel zur Verpackung von Ersatzteilen und Zubehör wurden bisher auf Schätzmengenbasis eingekauft. Da die geschätzten Mengen über- oder unterschritten werden konnten und das Werk keine Abnahmeverpflichtung einging, wurden von den Lieferanten Risikoaufschläge in der Kalkulation berücksichtigt. Mitarbei-



ter Sieger störte das. Er schlug deshalb vor, die Abschlüsse mit den Lieferanten auf Festmengenbasis zu tätigen, wodurch eine verbindliche Auftragsabnahme von 3 bis 6 Monaten entstünde und die Risikoaufschläge entfallen würden. Durch diesen Vorschlag, der nach eingehender Prüfung angenommen wurde, werden große Einsparungen erzielt. H. Sieger erhielt für diese Idee – wie gesagt – DM 30.000,—.

Auf unserem Bild wird Mitarbeiter Helmut Sieger (links) nach der Scheckübergabe von Vorstandsmitglied Dr. K. Kartzke, Direktor des Beschaffungswesens, beglückwünscht.



Ein neues Auto

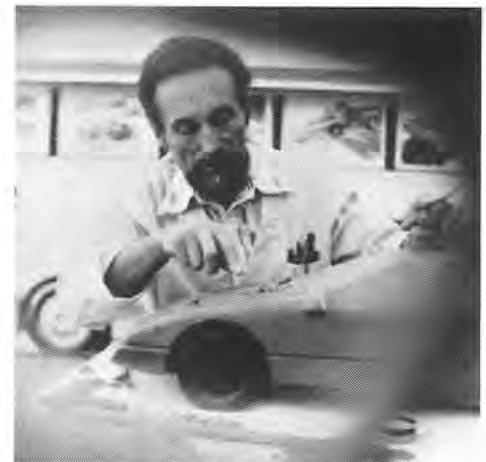
Das Bessere ist der Feind des Guten. Überall in der Welt. Erfindungen, gestern noch hochgelobt, können morgen schon veraltet sein. Die Geschichte des Automobils liefert dazu Beispiele in Hülle und Fülle. Der König Kunde fordert: Ich brauche einen neuen Wagen, möchte möglichst ein neues Modell! Aber neu – was ist das eigentlich? Nur eine geänderte Linienführung der Karosserie? Oder ein Motor mit mehr Kraft, ein verbessertes Fahrwerk, mehr Platz, ein noch größerer Kofferraum? Oder ein ganz besonders robuster Wagen, der leicht zu warten und preiswert zu reparieren ist? Oder noch mehr Sicherheit und geringerer Benzinverbrauch? Diesen Fragen geht der folgende Bericht nach.

Ein neues Auto auf die Räder zu stellen, das heißt vor allem: Designer, Ingenieure und Wissenschaftler müssen zusammenwirken. Mit Fertigungsexperten, Werkzeugmachern, Ein- und Verkäufern, Marktforschern und Kundendienstfachleuten, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Am Anfang ist das neue Auto

„nur“ eine Idee. Aber sie muß zur Form werden, funktionell sein und – zu bezahlen. In den Entwicklungsstudios und Versuchsabteilungen herrscht Hochbetrieb. Die Ideen verschmelzen. Das neue Auto nimmt in den Köpfen der verantwortlichen Planer erste Konturen an. Dann sind es schon flüchtige Skizzen auf weißem Pa-

pier. Der Vorstand trifft die Grundsatzentscheidung, übrigens: Jahre vor der Premiere. Er nennt Merkmale, die beachtet werden müssen. Denn das neue Modell muß haargenau ins Programm passen. Darf nicht zu teuer werden. Muß selbst-

Am Anfang ist die Idee: Skizzen, Skizzen, Skizzen. Bei den Designern herrscht Hochbetrieb. Neue Formen werden entworfen, wieder verworfen, neu konzipiert.



Geschickte Hände formen ein Plastilinmodell im Maßstab 1:5.

verständlich attraktiver und besser sein als die Konkurrenten. Gesetze und Vorschriften nationaler und internationaler Behörden dürfen nicht übersehen werden. Maße und Gewichte werden diskutiert. Ein sogenanntes Produktprogramm entsteht, hält eine Vielzahl von Fakten fest, an denen nicht zu rütteln ist: Der Freiheitsraum der Planer wird abgesteckt. Jetzt kann das „Millionending“ realisiert werden. Denn tatsächlich kostet es viele Millionen, bis das erste Auto einer neuen Großserie vom Fließband laufen kann.



Farb- und Textildesigner legen die Ausstattung des Innenraumes fest. Sicheres Farbempfinden und umfassende Materialkenntnis sind dabei wichtig.

Akzeptabler Kompromiß

Die Künstler, besser Designer genannt, gehen ans Werk. Versuchen die Haut des neuen Modells zu realisieren. Entwerfen Skizzen über Skizzen. Diskutieren. Zeichnen neu. Komplette Autos und Teile davon. Zum Beispiel Armaturentafeln, Felgen, Lenkräder, das Kühlergitter. Und eine Vielzahl anderer Details. Immer wieder Vorschläge für das geplante Auto von morgen. Der Chefdesigner und seine engsten Mitarbeiter loben, kritisieren, verwerfen. Aber die gewünschte Linienführung wird immer deutlicher, ist eines Tages geboren, unverwechselbar. Später: Die Zeichnung wird zum Modell. Im Maßstab 1:5. Aber schon wieder Änderungen an der Plastilinmasse. Stunden und Tage brüten die Techniker darüber. Melden Wünsche und Bedenken an, denn die äußere Hülle des Autos, das ist nur ein winziger Teil der zu lösenden Probleme. Ein sogenannter Sitzbock wird gebaut. Millimetergenau. Mit allen Innenabmessungen. Er hat Türen und bekommt Sitze. Wieder wirken viele Spezialisten zusammen. Die einen suchen die beste Sitzposition für Fahrer und Mitfahrer, andere

wollen eine praktische, ansprechende und sichere Innenausstattung verwirklichen. Neue Zeichnungen entstehen. Stoffmuster werden entworfen. Das Instrumentarium und die Schalter werden konzipiert, die bestmöglichen Sitzverhältnisse ermittelt. Dann die Spezialisten für Fahrwerk und Motor: Paßt die Maschine unter die Haube? Was ist mit der Bodenfreiheit? Ist Platz genug für Federn und Achsen? Und die Sicherheitsexperten: Knautschzonen werden festgelegt. Die Koordination all dieser so wichtigen Arbeiten – ein kleines technisches Wunder. Jeder muß auf jeden Rücksicht nehmen. Ein akzeptabler Kompromiß wird gesucht. Aber es bleibt immer bei der Idee, bei der Rangfolge der Prioritäten.

Der große Tag

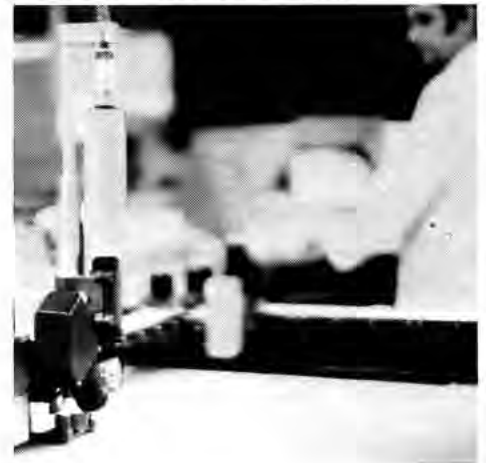
Auch Hochbetrieb bei den Einkäufern. Welche Teile müssen bei der Zulieferindustrie bestellt werden? Ab wann zu liefern? Denn jede Automobilfabrik in der Welt hat ihre Partner, kann nicht alle Details eines Autos allein herstellen. Wie etwa die Reifen. Dann endlich kommt der große Tag: Ein Plastilinmodell in Original-

größe entsteht. Einem Fahrzeug aus Stahlblech und Glas täuschend ähnlich. Bis in alle Einzelheiten. Geschickte Hände glätten die Modellmasse, bespannen sie mit farbiger Folie. Stimmen wirklich alle Proportionen, wurde die gewünschte Harmonie von Formen und Linien erreicht? Das läßt sich trotz aller schöpferischer Phantasie nur an einem Modell in Originalgröße erkennen. Nun muß die endgültige Entscheidung fallen, ob das neue Modell so in die Serie gehen soll. Der Vorstand trifft sie. Die Bereiche Design, Entwicklung und Konstruktion sind voller Spannung. Sie warten auf das Startzeichen zur zweiten Runde. Die Verantwortlichen sind einverstanden. Es kann weitergehen.

Vom Computer gesteuert

Im Versuch: Komplizierte Maschinen und Prüfeinrichtungen testen alle wichtigen Bauteile des neuen Modells rund um die Uhr. Im Zeitraffertempo sozusagen. 100.000 Auto-Alltagskilometer in ein paar Wochen: Mechanische Hände schlagen Türen zu, öffnen sie nach Sekunden. Immer wieder neu. Frage: Entspricht das neue Türschloß allen Anforderungen? Federn werden von Stößeln zusammengedrückt und gleich wieder entlastet, Achsen bis zur Grenze ihrer Haltbarkeit gequält, Fenster automatisch pausenlos auf- und wieder zuge dreht, Karosserieteile verdreht und gestaucht. Motoren brummen auf Prüfständen, absolvieren ein „Fahrprogramm“, vom Computer gesteuert. Ein Programm, das nach zahllosen Messungen dem Autoalltag nachempfunden wurde: Starten, anfahren, hochschalten, weiterfahren, bremsen. Immer wieder. Die Anforderungen an die Technik sind hoch. Der Kunde vertraut darauf! Still ist es in den Konstruktionsbüros, wo die technischen Unterlagen für das neue Modell entstehen. In Originalgröße. Auf Bruchteile eines Millimeters genau. Denn danach müssen die Fertigungsingenieure arbeiten. Vom Urmodell werden die Formen abgenommen und in

Vom Design in die PEK: Auf dem Reißbrett entwickeln die Konstruktionsingenieure ihre Ideen. Im Dialog mit dem Computer werden sie überprüft und weiterentwickelt. Auf elektronisch gesteuerten Zeichenanlagen entstehen Karosseriezeichnungen.





Lange bevor der erste Wagen einer neuen Modellreihe die Werkhallen verläßt, werden im Bereich der PEK Prototypen hergestellt. Viel handwerkliches Können und Geschick sind dazu erforderlich. Jeder Wagen entsteht hier in Handarbeit.

Holzmodellen nachgebildet. Diese Modelle sind Vorbild und Ausgangspunkt für die Werkzeuge. Hochempfindliche Sensoren tasten die Formen ab, übertragen sie auf einen Fräser, der sich in einen Metallblock frißt. Die Werkzeugformen entstehen. Später sollen sie dafür sorgen, daß die Stahlblechtafeln von den mächtigen Pressen überaus exakt in diese Form gedrückt werden, damit ein Seitenteil, das Dach, eine Tür usw. entstehen kann.

Erste Prototypen

Im Versuchsbau: Auch hier wieder Handarbeit von Spezialisten. Auf den ersten Blick fast eine Automobilfabrik der Vergangenheit. Holzmodelle auch hier, über die das schimmernde Blech getrieben wird. Das ist notwendig, um die ersten Prototypen zu bauen. Von Hand. Prototypen für den Versuch, aber auch für Fertigungsexperten, damit sie lernen können, welche Probleme später bei der Serienproduktion des neuen Modells von besonderer Wichtigkeit sind. Und wieder zurück zum Versuch: Die ersten Prototypen sind da. Durchlaufen die Tests im Windkanal und in der Klimakammer.

Messungen über Messungen. Wie ist es mit den Geräuschen im Wagen bei Tempo 120, bei 140 km/h? Sind die Scheiben dicht, gibt es keine Pfeiftöne bei Seitenwind? Und die Auspuffgeräusche? Die Belüftung und Heizung? Ist alles in Ordnung, sind noch Verbesserungen nötig? Irgendwann dann die ersten Fahrversuche auf dem riesigen Opel Prüffeld in Dudenhofen. Das Fahrprogramm ist festgelegt. Es kann losgehen über Stock und Stein, über schwarzen Basalt, Asphalt, Grobblockstrecken und schnelle Betonpisten. Europas Straßen sozusagen im Freilichtlaboratorium.

Unter extremen Bedingungen

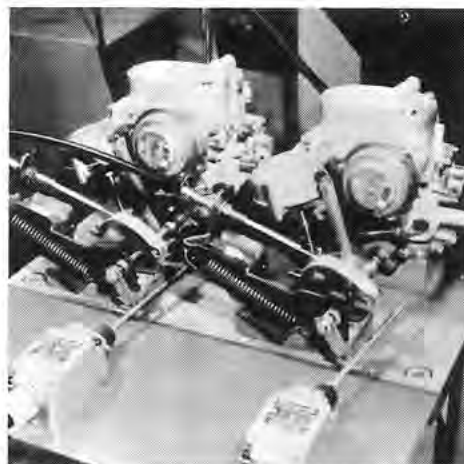
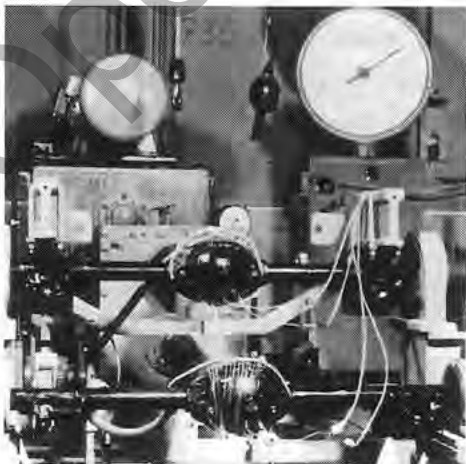
Elektronische Meßgeräte summen. Fahrer notieren Eindrücke, schreiben Berichte, die schon Stunden später zur Auswertung vorliegen, vielleicht neue Konferenzen nötig machen. Mitunter sogar Änderungen am Prototyp. Es geht um so wichtige Fragen wie Straßenlage, Spurtreue, Kurvenverhalten, Bremseigenschaften, Lenkwilligkeit. Aber auch um den Benzin- und Ölverbrauch, das Beschleunigungsver-

mögen, die Dauerfestigkeit. Und dann die „Expedition“. In Kisten verpackt, in Container verladen, transportiert auf Schienen, zu Schiff, auf Straßen. Bis zum Nordkap, bis in die Sahara. Dauerversuche unter extremen Bedingungen. Eisige Kälte, Schnee, spiegelnde Straßen, gefährlich glatt. Glühende Hitze, grundlose Pfade, Sandstürme: Tagebücher füllen sich. Nach endlosen Kilometern. Aber dies ist nicht alles: Teure Prototypen werden in Sekundenbruchteilen vorsätzlich in Wracks verwandelt. Gegen Betonmauern katapultiert, von Rampen geschossen, damit sich das neue Modell wild überschlägt. Hochgeschwindigkeitskameras surren, elektronische Meßgeräte registrieren die Versuchsdaten, liefern Zahlen und Diagramme. Testpuppen (Dummies) ertragen Torturen. Triumph der Meßtechnik auch hier. Ziel: Schutz der Insassen. Maximaler Schutz im Blechgehäuse. Die Zusammenarbeit mit der Wissenschaft bringt zusätzliche Erkenntnisse. Mediziner, Physiker und Biochemiker erforschen Verkehrsunfälle, liefern Anregungen, die in jede neue Konstruktion mit einfließen. Verantwortung gegenüber den Käufern. Weit über bestehende Gesetze und Vorschriften hinaus!

Der Tag X

Dann: Der Tag X ist gekommen. Jahre nach der ersten Skizze. Fertig das Auto, fertig die Werkzeuge für mächtige Pressen. Umgebaut die Fließbänder, geprüft und gelagert die Zulieferteile, gedruckt die Prospekte, geschult die Verkäufer und die Monteure in den Werkstätten. Platz geschaffen im zentralen Ersatzteillager. Auf zur Premiere! (Für den neuen Rekord fand sie Ende August in München statt.) Pause für Konstruktion und Entwicklung? Nein! Sie arbeiten bereits an neuen Modellen, an den Autos von morgen und übermorgen.

Kein Teil eines neuen Modells wird von den Entwicklungsingenieuren für die Serienfertigung freigegeben, ehe es nicht die Torturen der Dauerprüfung anstandslos überstanden hat. Die Bildleiste zeigt drei von sehr vielen Prüfungen. Links: An diesen Versuchs-Hinterachsen decken hohe Dauerbelastungen, ständige Drehzahl- und Drehmomentänderungen und simulierte Kurvenfahrt jede Schwachstelle auf. Mitte: Vergaserbetätigung mit Kurvenheber und Bowdenzug im Dauertest. Rechts eine Bremsscheibe auf dem Prüfstand. Für jede Prüfung wird ein Programm erarbeitet, das die Belastung im Auto-Alltag weit übersteigt.



UNSERE JUBILARE

40



Ferdinand Beickler
Gesamtwerksleitung
8.9.1977



Franz Streuber
Marketing u. Absatzf.
20.9.1977



Hans Wedel
Ersatzteilelager
23.9.1977



Heinrich Wettstein
Instandhaltung
24.9.1977

25

Rüsselsheim

1.9.1977

Ludwig Alt
Instandhaltung
Friedrich Bauer
Karosseriebau I
Erich Becker
Chassisbau I
Nikolaus Becker
Betriebsschlosserei
Heinz Berg
Instandhaltung
Jakob Bittmann
Chassisbau I
Otto Blohberger
PV-Werkstätten
Michael Breckheimer
PEK
Heinz Burghardt
Schweißmasch.u. Vorr.
Bernhard Deister
Transportwesen
Alfred Duchmann
Instandhaltung
Hans Ludwig Engert
PEK
Helmut Fenninger
PVP-Werkzeugplanung
Helmuth Fischer
Qual.Ktr.u.Insp.
Ernst Gerstel
Karosseriebau I
Fritz Häfner
PEK
Josef Hartmann
Instandhaltung
Georg Heini
Ersatzteilelager
Ernst Jacobi
PEK
Erwin Jungmann
Instandhaltung
Helmut Kohl
Chassisbau I
Erhard Kramm
Schmiede
Willi Krummeck
Transportwesen
August Lind
Chassisbau II

Horst Lisemer
Schnittbau
Karl Lotz
PEK
Karl Luley
Karosseriebau II
Georg Lust
Instandhaltung
Klaus Möller
Qual.Förderg.u.Insp.
Hans Moldan
Qual.Ktr.u.Insp.
Willi Müller
Wagenendmontage
Heinrich Oswald
Materialbehandlung
Josef Oswald
Werkenschutz
Georg Pankla
Chassisbau II
Werner Reinl
Karosseriebau I
Hans Reutershahn
Chassisbau II
Friedrich Rexer
Instandhaltung
Josef Samer
PEK
Karl Heinz Schadt
Karosseriebau II
Ludwig Schäfer
Instandhaltung
Ernst Schmenger
PV-Werkstätten
Werner Schmitt
Standardabteilung
Heinrich Schneiker
PV-Kar.Unterzsb.
Kurt Schreiner
Chassisbau II
Philipp Schulmeyer
Besch.-Einsatz
Walter Schulmeyer
Elektr.Abteilung
Herbert Seemann
PEK
Josef Singer
Werkzeugbau

Michael Spamer
Z.Masch.-Abt.
Otto Spieler
PEK
Bernhard Stegerwald
Schnittbau
Karl Teichner
Karosseriebau I
Franz Wiesmeier
Schweißmasch.u.Vorr.
Norbert Zahrt
Materialbehandlung
2.9.1977
Philipp Becker
Schnittbau
Adam Kreim
Kostenforschung
Robert Sauvageot
Chassisbau I
Heinrich Schwab
PEK

3.9.1977

Erich Reuter
Qual.Ktr.u.Insp.
Hans Schilling
Schweißmasch.u.Vorr.
Gerhard Tober
Chassisbau II

4.9.1977

Ernst W. Erzgräber
Schweißm.u.Vorr.
Hans Kuhn
Preßwerk
Heinrich Rebenich
Chassisbau I
Nikolaus Rein
Karosseriebau II
Oswald Röder
PEK
Artur Vogel
PEK

5.9.1977

Georg Becker
Chassisbau I
Alfred Hof
Modellschreinerei

8.9.1977

Walter Bernhardt
Karosseriebau II
Josef Blank
Preßwerk
Wilhelm Burkhardt
PEK
Heinrich Dienst
Karosseriebau I
Paul Eifert
Preßwerk-Kleinteile
Bernhard Fleischmann
PV-Schmiede
Ludwig Förtsch
Instandhaltung
Horst Görlich
Instandhaltung
Otto Hofmann
Qual.Ktr.u.Insp.
Werner Holla
Betriebsschlosserei
Franz Josef Jakobi
Preßwerk

Richard Klatt
Instandhaltung

Rudolf Leonhardt
Schmiede
Georg Möbus
Transportwesen
Wilhelm Müller
Werkfeuerwehr
Heinz Oberthür
PV-Preßwerk
Alfred Papert
Gerippebau

Hans Günther Richter
Schweißmasch.u.Vorr.

Albert Wilhelm Roßle
Chassisbau II

Christian Roth
Design

Friedel Sauerzapf
Karosseriebau II

Kurt Schliemann
Schnittbau

Dieter Schließmann
Instandhaltung

Karl Joh.Schmenger
Transportwesen
Helmut Schmidt
Instandhaltung
Viktor Schneider
Zentralplanung
Arthur Schütz
Chassisbau II
Werner Schwab
Instandhaltung
Ernst Spengler
Chassisbau II
Heinrich Stephan
Rohmontage
Willi Thomasberger
PEK
Helmuth Triska
Schnittbau
Rudolf Welde
Qual.Förderg.u.Insp.
Reinhold Wiesinger
Kdd.-Werkstatt
Ludwig Wolf
Qual.Ktr.u.Insp.
Heinz Victor
Mat.Eing.u.Zahl.-Ktr.

9.9.1977

Gerhard Küchler
Instandhaltung

10.9.1977

Hans Böhm
PV-Preßwerk

11.9.1977

Hans-Kurt Schwarz
Unfallverhütung

15.9.1977

Günter Andres
Instandhaltung

Werner Dieter
Chassisbau II

Heinz Erlenbach
Modellschreinerei

Hans Golla
PEK

Heinz Gutsche
Blechqualitätsstelle

Werner Hanke
Schweißmasch.u.Vorr.

Helmut Heinze
Instandhaltung
Valentin Hochhäuser
PV-Werkstätten
Karl Kämmerer
Instandhaltung
Karl Heinz Kaiser
Schnittbau
Georg Leißler
Instandhaltung
Hans Lüdgen
Schnittbau
Günter Schaffner
Schnittbau

22.9.1977
Erich Krause
Schnittbau
Rudolf Werner
Schnittbau

25.9.1977
Arthur Koch
Z.Masch.Abt.
Werner Krämer
Karosseriebau II
Hans Neumann
Instandhaltung
Otto Nikolai
Instandhaltung
Karl Schäfer
Instandhaltung
Heinrich Sterker
Karosseriebau I

Toni Zerban
Werkschutz
27.9.1977
Eduard Lenk
Materialbehandlung

29.9.1977
Ernst Haas
PEK
Heinz Mannke
Preßwerk
Jakob Müller
Materialbehandlung
Heinrich Schadt
Preßwerk
Walter Schindler
Preßwerk
Heinz Sziel
Karosseriebau I
Heinz Wolf
Preßwerk

Bochum

1.9.1977
Wilhelm Vollrath
Chassisbau I
21.9.1977
Günter Arndt
Chassisbau I
23.9.1977
Georg Pons
Berufsausbildung

IM RUHESTAND

Rüsselsheim

Friedrich Allgaier
Schweißm.u. Vorr. Bau
Lorenz Borg
Besch.-Eins.
Fritz Breitkopf
Werkz. Z. Verw.
Johann Gensert
Chassis I
Erna Großmann
Getriebebau
Ferdinand Habicht
Design
Gustav Herrmann
Rohrfabrikation
Georg Köppel
Werkz. Z. Verw.
Georg Pfeiffer
Instandhaltung
Marian Piwnik
Instandhaltung
Wilhelm Ritter
Werk. Z. Verw.
Viktor Schneider
Zentralplanung
Adolf Vock
Besch.-Eins.

Kaiserslautern

Walter Gerhardt
Produktion
Elisabeth Glodek
Produktion
Paul Grabow
Werkzeug. Magazin
Karl Haber
Betr.-Schlosserei
Johann Hack
Produktion
Andreas Joa
Produktion
Heinz Kose
Werkzeugschleiferei
Emma Küntzler
Inspektion
August Pohlmann
Produktion
Kurt Reincke
Produktion
Ernst Rumpf
Produktion
Hugo Töpfer
Sitzfertigung
Werner Winter
Prozeßabteilung
Johann Wittke
Produktion



Bedford-Transporter übergeben

Für viele Jugendliche ist das erste eigene Kraftfahrzeug meistens ein Mofa oder ein Moped, mit dem sie sich von Anfang an im Straßenverkehr bewähren müssen.

Motorisierte Zweiräder stehen zur Zeit bei den Jugendlichen hoch im Kurs, aber leider sind auch die Unfallziffern nach oben gegangen. Der ADAC bietet deshalb allen Jugendlichen eine Möglichkeit, ihre Fahrsicherheit im Rahmen von Geschicklichkeitsturnieren gezielt zu trainieren und im Vergleich mit anderen zu messen. Opel unterstützt diese wertvolle Aktivität

durch die Zurverfügungstellung von zwei Bedford Blitz-Großraumtransportern. Die Fahrzeuge dienen der Turnierleitung zur Vorbereitung und Durchführung der örtlichen Turniere. Entsprechend dem Einsatzzweck wurde auch der Innenraum eingerichtet, in dem zum Beispiel Sehtests durchgeführt werden können. Unser Bild zeigt bei der Übergabe der Wagen von links W. Majer (Öffentlichkeitsarbeit), K. Krödel (Leiter Nutzfahrzeuge Verkauf), R. Löhner (Vorsitzender ADAC Hessen) und H. E. Hartung (Geschäftsführer ADAC Hessen).



Die Anregung kam von einer Schule für körperlich behinderte Kinder in Luton, dem Sitz unserer Schwesterfirma Vauxhall in Großbritannien. Die Schule suchte ein kleines Beförderungsmittel, das den Kindern sowohl bessere Mobilität bieten würde, als auch gleichzeitig gewisse Muskeln stärken sollte. Die Auszubildenden bei Vauxhall nahmen sich der Aufgabe mit Begeisterung an und entwickelten den „Scamp“, der sich als Volltreffer erwies. Als Zeichen der Verbundenheit mit Opel haben leitende Angestellte von Vauxhall kürzlich Opel ein Exemplar mit der Bitte geschenkt, diesen „Scamp“ einer entsprechenden Institution zur Verfügung zu stellen. Nun ist der „Scamp“ Anziehungspunkt für die Kinder im Kinder-Neurologischen Zentrum des Landes Rheinland-Pfalz in Mainz. Unser Bild von der Übergabe zeigt den Direktor des Zentrums, Prof. Dr. J. Pechstein, zwei seiner Mitarbeiter und R. D. Chapman, Vauxhall-Verbindungsingenieur in unserer Zentralplanung, sowie W. Majer.

Zukunftsorientierte Zielsetzung

Die Ausbildung junger Menschen und die Weiterbildung der Mitarbeiter muß heute in unserem Unternehmen mehr denn je zukunftsorientiert sein. Verständlich, denn es werden auf Grund der vorhandenen und auch weiterhin hohen Belegschaftszahlen sowie der altersbedingten Abgänge Jahr für Jahr entsprechend viele Nachwuchskräfte an Facharbeitern oder geschulten Mitarbeitern im kaufmännischen Bereich benötigt. Das Interesse an solider, qualitativ guter Berufsausbildung wird bei Opel auch dadurch deutlich, daß im Hauptwerk Rüsselsheim neben der praktischen Berufsausbildung schon seit über 60 Jahren eine staatlich lizenzierte Berufsschule besteht, deren Aufgabe es ist, die praxisorientierte berufliche Ausbildung in der Lehrwerkstatt und in den verschiedenen Betriebsabteilungen mit theoretischen Kenntnissen zu untermauern und zu ergänzen.

Aber auch der Weiterbildung der Mitarbeiter wird große Aufmerksamkeit geschenkt. Dazu gehört, daß die Meister grundsätzlich aus den eigenen Reihen und erst nach erfolgreichem Abschluß spezieller Lehrgänge bei uns eingesetzt werden. In einer breiten Palette werden schließlich noch Management- und Fachseminare angeboten.

Ausgelöst wurde diese Entwicklung des Aus- und Weiterbildungsbedarfs von den schnellen Veränderungen auf technischem, wirtschaftlichem und gesellschaftspolitischem Gebiet, denen sich auch unser Unternehmen anpassen mußte, um eines Tages nicht ins Hintertreffen zu geraten.

Von der 1975 neu geschaffenen und dem Vorstandsbereich für das Personal- und

Sozialwesen unterstellten Hauptabteilung Personalentwicklung werden alle notwendigen Aktivitäten zur Durchführung der Aus- und Weiterbildung wahrgenommen. Den Leiter der Personalentwicklung, Dr. H. Hölterhoff, fragten wir kürzlich nach der Konzeption und der organisatorischen Gliederung seiner Abteilung.

Gespräch mit Dr. Hölterhoff



„Unsere Zielsetzung geht davon aus, daß Aus- und Weiterbildungsaktivitäten immer dann notwendig werden, wenn Mangel an Wissen und Können die Ursache

von Problemen sind. Dies bezieht sich auf Probleme, die ihre Ursache in der Vergangenheit haben als auch darauf, daß versucht werden muß, Probleme gar nicht erst aufkommen zu lassen. Probleme können zum Beispiel dadurch entstehen, daß nicht der erforderliche Anteil von Facharbeitern in den Berufen ausgebildet wird, wie sie der Betrieb braucht. Also die richtige Art der Ausbildung und die damit verbundene Ausbildungsplanung ist notwendig, um die eben erwähnten Probleme zu vermeiden. Zu diesen Beispielen gehören auch Bildungsaktivitäten, die notwendig werden, um Mitarbeiter auf Kenntnisse vorzubereiten, die sich durch Veränderungen ganz allgemeiner Art ergeben.“

Ein weiterer sehr wichtiger Bestandteil unserer Konzeption“, so Dr. Hölterhoff weiter, „ist die Auffassung, daß nur die Mitarbeiter selbst und die betrieblichen Vorgesetzten in der Lage sind, genau abzuschätzen, wo Mängel im Bereich des Wissens und Könnens liegen. Wir als die Verantwortlichen für die Personalentwicklung haben die Aufgabe, ein Bildungsangebot bereitzustellen, das in der Lage ist, sowohl betriebliche Probleme zu lösen als auch individuellen Bildungsbedürfnissen zu entsprechen.“

Auf unsere Frage nach der Organisation des neuen, zentralisierten Aus- und Wei-

Eröffnung des Meisternachwuchslehrgangs 1977 durch Dr. H. Hölterhoff (stehend).





In Sitzungen mit den Personalentwicklungs-Koordinatoren aus den einzelnen Werken und verschiedenen Bereichen des Unternehmens und den Mitarbeitern der Personalentwicklung werden u.a. Vorschläge über geplante Bildungsaktivitäten diskutiert.

terbildungsbereiches erfuhren wir, daß in der Hauptabteilung Personalentwicklung zur Zeit in Rüsselsheim rund 90 Mitarbeiter tätig sind, 55 davon allein in der Abteilung Berufsausbildung, die mit ihren 40 Meistern und 5 Ausbildungsleitern die größte Gruppe des Bereiches darstellt. In der Berufsschule unterrichten neben dem Leiter 12 hauptamtliche Lehrkräfte. Eine neugeschaffene Abteilung ist die Abteilung "Seminardienste", in der 10 Mitarbeiter tätig sind. Hier geht es vor allem um die Durchführung der innerbetrieblichen Seminare.

„Besondere Bedeutung bei Opel hat“, so Dr. Hölterhoff weiter, „nach wie vor die Meisterausbildung, die auch in diesem

Jahr die Trainer wieder voll auslastet. Diese Meisterlehrgänge gibt es, wie Sie wissen, seit 1956. Bisher haben im Gesamtunternehmen Opel 102 Meisterlehrgänge mit insgesamt 2.236 Teilnehmern stattgefunden.“

In dem Gespräch wurde noch die Personalentwicklungs-Administration erwähnt, die alle administrativen Aktivitäten durchführt, die mit den Aufgaben des gesamten Personalentwicklungsbereiches in Zusammenhang stehen. Dazu kommt noch die Abteilung Sonderprojekte, die unter anderem zuständig ist für die Entwicklung und Einführung von Führungssystemen sowie für die Aufbereitung von besonderen Lernprogrammen.



Die Auszubildende Monika Lauck an einem der ständig wechselnden Ausbildungsplätze als Bürogehilfin, hier in unserer Presseabteilung.



Linkes Bild: Durch umfangreiche Schaltungsübungen am Pneumatik-Trainer hat der Auszubildende die Möglichkeit, seine im theoretischen Unterricht erworbenen Kenntnisse praktisch anzuwenden. Eine Fehlersuche am Modell wird hier einer Betriebsschlossergruppe gezeigt. Ein Schnappschuß aus der Werkberufsschule.



Azubildende Maschinenschlosser im 3. Ausbildungsjahr beim Prüfen des mechanischen, elektronischen und pneumatischen Ablaufs eines Verpackungsprogrammes an einer Maschine, die in der Lehrwerkstatt in Zusammenarbeit verschiedener Berufsgruppen komplett hergestellt wurde. Im Hintergrund die Montage eines pneumatischen Prüfgerätes.

Soweit das Gespräch mit Dr. H. Hölterhoff, der, wie gesagt, seit dem 1. April 1975 für die Personalentwicklung bei Opel verantwortlich ist. Bei einem an-

schließenden Rundgang durch die einzelnen Abteilungen und Gesprächen mit den jeweils Verantwortlichen wurde deutlich, wie zukunftsorientiert der Aus-

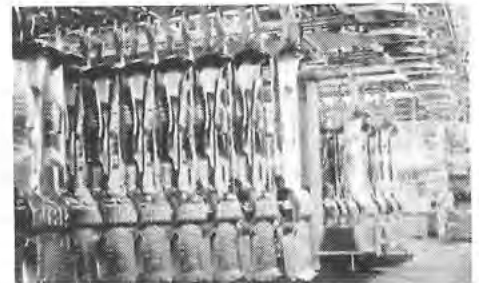
Weiterbildungsbereich in unserem Unternehmen ausgerichtet ist. (Auf die einzelnen Abteilungen werden wir in späteren Beiträgen gesondert zurückkommen.)

Dufter Ausbildungsabschluß

Ehemalige Auszubildende des gewerblichen und kaufmännischen Bereichs im Rüsselsheimer Werk feierten im Juli zusammen mit ihren Ausbildern, einigen Vorstandsmitgliedern, Betriebsräten und Jugendvertretern den Abschluß ihrer Ausbildung. Genau waren es 173. Statt der früher üblichen Busfahrt gab es in diesem Jahr eine Art Jahrmärktsvergnügen in der Rüsselsheimer Festung mit Tombola, Wurfpfeilbuden, Nagelständen, Torwand, Boxing und sportlichen Wettkämpfen. Grill- und Getränkestände sorgten für das leibliche Wohl. Ein besonderer Gag war eine Tonbildschau über den schweren Weg

eines „Opel-Azubildenden“. Doch das alles lag an diesem Tag zurück, die Spannungen der Prüfungsarbeiten waren vergessen. Verständlich, daß die Ex-Azubildenden sich recht ausgelassen gaben.

Die Abschlußfete hatte übrigens noch einen Nebeneffekt: Die Einnahmen aus den Losen und Jahrmarktständen flossen einem guten Zweck zu. Das Werk legte zu den eingenommenen 514,- DM den gleichen Betrag hinzu, so daß 1.028,- DM einem Waisenhaus in Wiesbaden übergeben werden konnten. Fazit: Ein dufter Ausbildungsabschluß.



Keine Aufnahme aus einer Großschlächtereier, wie es bei einem flüchtigen Blick vielleicht scheinen mag, sondern ein Bild aus einem dem Preßwerk nachgeschalteten Zwischenlager mit Wagen-Unterböden, die – wenn benötigt – von der Karosserie-Rohmontage rechtzeitig abgerufen werden.



Wohnwagen-Spoiler

In erster Linie um den Kraftstoffverbrauch im Gespannbetrieb zu verringern, experimentierten Opel-Ingenieure an einem Spoiler für Wohnwagen. Dabei konnten sie durch eine spitz nach vorne zulaufende Verkleidung des Caravan-Bugs bei dem aus einem 1.500-kg-Anhänger und einem Rekord 2000 (100 PS) bestehenden Versuchsgespann den Verbrauch bei 80 km/h um rund zehn Prozent reduzieren. Zusätzlich wuchs die absolute Höchstgeschwindigkeit um gut fünf Prozent.

DER NEUE REKORD

Nachfolger für Europas Bestseller der gehobenen Mittelklasse



„Natürlich stellte die Entwicklung des neuen Rekord für das Opel-Team eine große Herausforderung dar. Denn der Wagen wird nicht zuletzt an seinem Vorgänger gemessen, den wir 1972 auf den Markt brachten und der zur Nummer 1 seiner Klasse in Europa geworden ist. Für mich gibt es keinen Zweifel daran, daß der neue Rekord mit der Summe seiner guten Eigenschaften und seiner kompletten Ausstattung den schon zur Tradition gewordenen Erfolg von Opel in der Mittelklasse fortsetzen wird.“ Mit diesen Worten präsentierte Generaldirektor James F. Waters, Jr., Ende August den neuen Rekord der Öffentlichkeit. Und die Herausforderung war in der Tat groß: Es gibt einfachere Aufgaben für Automobilkonstrukteure, als jenes verkehrsgerechte Meisterstück noch zu übertreffen, das in Europa seit Jahren die Nummer 1 der gehobenen Mittelklasse ist. Doch unsere Ingenieure und Designer können mit Stolz zurück- und mit Optimismus nach vorn blicken: Der neue Rekord bringt mit seinen angesichts der heutigen Verkehrsdichte bewußt kompakt gehaltenen Außenabmessungen, dem deutlich größeren Innenraum und seiner hohen Wirtschaftlichkeit alle Voraussetzungen mit, den erfolgreichen Vorgänger auch als Anführer der Zulassungs-Hitliste abzulösen. Mehr über den „Kompakten aus dem Windkanal“ auf den nächsten Seiten.

KAROSSERIE

Der Kompakte aus dem Windkanal

Eines der wichtigsten Ziele bei der Konzipierung des neuen Rekord war es, die sprichwörtliche Wirtschaftlichkeit weiter zu erhöhen und einen noch haushälterischen Umgang mit dem kostbaren Treibstoff zu gewährleisten. Für die Tatsache, daß dieses Ziel mit einem hervorragenden Ergebnis erreicht wurde, ist vor allem die aerodynamisch durchgebildete Keilform des neuen Rekord verantwortlich, die schon auf den ersten Blick erkennen läßt, daß hier Feinschliff im Windkanal stattgefunden hat. Zahlen verdeutlichen dies eindrucksvoll:

Trotz einer um etwa ein Prozent größeren Stirnfläche sank der Gesamtluftwiderstand im Vergleich zum Vorgängermodell um zehn Prozent. Der neue Rekord macht nicht nur im Windkanal eine gute Figur, infolge der strömungsgünstigeren Karosserie gelang es, die in erster Linie ins Auge gefaßten Verbrauchswerte um bis zu fünf Prozent zu senken. Damit leistet das Unternehmen nicht nur einen Beitrag zur Kostendämpfung für den Verbraucher, sondern auch dazu, ein Problem weltweiter Dimension mit den zu Gebote stehenden Mitteln zu mildern. Durch die ausgeklügelte Aerodynamik ergab sich außer-

dem ein deutliches Plus von fünf Prozent bei der Höchstgeschwindigkeit.

Darüber hinaus kam die Windkanalforschung dem Fahrverhalten zugute: So liegt der aerodynamische Auftrieb an der Vorderachse um rund 40 Prozent niedriger. Das Ergebnis ist eine noch bessere Bodenhaftung bei hoher Geschwindigkeit. Außerdem wurde die Seitenwindempfindlichkeit erheblich verringert. So sehr unsere Designer kompromißlos aerodynamische Erkenntnisse anwandten, unterließen sie es nicht, nach Art des Hauses auch dem neuen Rekord wiederum funktionelle Eleganz mitzugeben. Eine längere, vorn abgeflachte Motorhaube, ein ebenfalls länger gewordenes Dachteil und ein kürzeres, höheres Heck ergeben die charakteristische Keilform. Dadurch wuchs auch der glattflächige Kofferraum um noch einmal fast 20 Prozent auf den Spitzenwert von 480 Litern (nach VDA-Meßmethode).

In seiner Klasse kann der Rekord im Hinblick auf die Raumökonomie als Vorbild gelten: Er sucht seine Größe nicht in äußerlichen Prestige-Zentimetern und über-

flüssigen Pfunden, sondern findet sie durch innere Qualitäten. Konsequenter wurden alle wichtigen Maße des Innenraumes vergrößert. Die Außenabmessungen dagegen decken sich praktisch mit denen des Vorgängers, der schon im Ruf eines kompakten und damit verkehrsgerechten Automobils gestanden hat, das seinem Fahrer weder im dichten Stadtverkehr noch beim Einparken Probleme aufgibt. Doch der neue Rekord glänzt nicht nur durch seine gediegene Erscheinung. Die technische Raffinesse weiterer Detaillösungen der Karosserie ist erst auf den zweiten Blick zu erkennen. Beispielsweise wird die Luftströmung durch die Form der Frontscheibe über das Dach hinweg geleitet und nicht hin zu den Seitenscheiben. Sie bleiben daher völlig frei von aufgewirbeltem Schmutzwasser. Auch der neue Außenspiegel hält dank seiner Formgebung Sprühwasser von der Seitenscheibe fern.

Weitere typische Merkmale der Karosserie: Großdimensionierte Scheinwerfer und Heckleuchten, auch von der Seite her deutlich sichtbare Blinker; die als Sonderausstattung erhältliche Nebelschlussleuchte ist in die Heck-

leuchtengruppe integriert. Die breiten und kräftigen Stoßfänger sind gummibelegt und weit um die Karosseriefanken herumgezogen. Bei Luxus- und Berlina-Version schützen zudem serienmäßige seitliche PVC-Leisten vor Beschädigungen etwa auf engen Parkplätzen.

Lieferbar ist der neue Rekord als Limousine mit zwei oder vier Türen, jeweils in Normal- oder Luxusausstattung. Höchsten Komfort bietet die Berlina-Version mit ihrer erlesenen Innenausstattung. Auf Wunsch erhältlich ist das aus sportlichem Zubehör bestehende S-Paket. Es umfaßt unter anderem Gasdruckstoßdämpfer hinten, Vierspeichen-Sportlenkrad, Halogen-Hauptscheinwerfer und Zusatzinstrumente. Doch bereits in der Normal-Version hält das verbraucherorientierte Konzept des Rekord jedem Vergleich stand: Serienmäßig sind verstellbare Kopfstützen eine Verbundglas-Frontscheibe ohne Mehrpreis auf Wunsch und eine heizbare Heckscheibe. Neu ist auch der Caravan, der in der Normal-Version mit drei oder fünf Türen, in der Luxus-Version ausschließlich fünftürig geliefert wird. Das S-Paket ist auf Wunsch erhältlich.



INNENRAUM

Raumökonomie ganz groß

Der große Innenraum vermittelt ein Gefühl der Weiträumigkeit, das sich auch mit dem Zollstock belegen läßt. Beispielsweise wurde die Schulterfreiheit vorn gegenüber dem Vorgänger um 26 mm vergrößert. Darüber hinaus wuchsen alle für das komfortable Sitzen wichtigen Längenmaße. Die Wirkung des Innenraums wird noch verstärkt durch die groß gehaltenen Fensterflächen, die zusammen mit den neuen – und strapazierfähigen – Polsterbezügen für eine freundliche und helle Atmosphäre sorgen. Alle Ablagemöglichkeiten wurden genutzt: Kleinutensilien finden nicht nur auf der Mittelkonsole Platz, sondern auch in einer muldenförmigen Vertiefung der Instrumententafel über dem großen Handschuhfach.



zugfreie Luftverteilung im Wageninneren. Dabei läßt sich die Luftmenge für die Scheibenentfrostung und den Fußraum durch zwei Hebel unabhängig voneinander regulieren. Spezielle Düsen – auf die Türen gerichtet – lassen einen Warmluftschleier entlang der Seitenwände entstehen, der hintere Fahrgastraum wird mit erwärmt.

Neu ist auch das leistungsstarke Gebläse, bei dem das Werk zugunsten eines höheren Luftdurchsatzes und einer Geräuschminderung vom Axial- auf das Radialprinzip überging. Insgesamt vier Drehzahlstufen ermöglichen eine nahezu stufenlose Regulierung. Die Luftdurchsatzmenge beträgt bis zu 130 Liter pro Sekunde, das heißt, innerhalb einer Minute kann ein dreimaliger kompletter Austausch der Luft im Innenraum erfolgen. Der werkseitige Einbau einer Klimaanlage als Sonderausstattung ist konstruktiv bereits vorgesehen. Sie bedient sich zur Verteilung der Luft im Fahrgastraum der vorhandenen Hebel des Heizungs- und Belüftungssystems und ist voll integriert.

Alle Rekord-Versionen haben Sitze mit hochelastischen Vollschaumauflagen. Bei den Vordersitzen ist der Schaum mit einer Federung kombiniert, die mögliche Restschwingungen aus dem Gesamtfederungssystem – Reifen, Fahrwerk, Karosserie – eliminiert. Die Sitzgestaltung und die Druckverteilungskurven entsprechen anatomischen Gegebenheiten. Fahrer und Passagiere unterschiedlicher Körpergröße und verschiedener Gewichte finden als Voraussetzung für ermüdungsfreies Fahren die ergonomisch richtige Position. Auch der Zugang zu den komfortablen Sitzen des neuen Rekord ist äußerst bequem: Große Öffnungswinkel und hohe Ausschnitte der Türen erleichtern das Ein- und Aussteigen.

Ein mit Kunststoff überzogener Schließmechanismus läßt die Türen besonders leise ins Schloß fallen. Die Türdichtungen wurden weit nach außen gelegt. Sie verhindern so das Eindringen von Fahrgeräuschen in den Innenraum und Schmutzablagerungen im Bereich der Einstiegsöffnungen. Die neuentwickelte Bodengruppe mit entkoppelter und isolierter Wanne hält Vibrationen vom Innenraum fern und dämpft überdies den Geräuschpegel. Für die behaglich ruhige Atmosphäre im Rekord sorgt außerdem die hochwirksame Stirnwandisolierung.



Der Arbeitsplatz des Fahrers wurde nach anatomischen und ergonomischen Gesichtspunkten gestaltet. Unter Einsatz des Computers wurden die idealen Bezugspunkte Sitzposition, Sichtverhältnisse, Lenkradanordnung, Bedienungshebel und Pedale ermittelt. Die Bestätigung für ihre allgemein wegweisende Arbeit auf diesem Sektor fanden unsere Designer erst vor wenigen Wochen durch die Verleihung des Bundespreises „Gute Form“ für das Ascona-Cockpit. Die gut ablesbaren Instrumente sind durch das

schräg nach hinten abfallende Deckglas völlig spiegelungsfrei.

Alle Bedienelemente sind konzentriert und doch unverwechselbar angeordnet. Beleuchtete Schaltersymbole erleichtern die Bedienung bei Nachtfahrt.

Die in der Rüsselsheimer Klimakammer bei Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h und bei Temperaturen bis zu arktischer Kälte entwickelte Heizungs- und Belüftungsanlage ist nach dem Mischluftsystem konzipiert. Dabei wird

die Temperatur nicht durch Regeln der Wasserdurchflußmenge im Wärmetauscher, sondern durch das Mischen kühler und erwärmter Luftanteile eingestellt. Die gewünschte und von der Fahrgeschwindigkeit unabhängige Temperatur wird so sehr schnell erreicht und läßt sich zudem feinfühler dosieren als beim herkömmlichen System. Nicht weniger als sechs individuell verstell- und regelbare Düsen in der Instrumententafel sorgen – zusammen mit weiteren Austrittsöffnungen im Fußraum – für eine

FAHRWERK

Komfortabel und beispielhaft sicher

Bei der Auslegung des Fahrwerks standen vier Ziele im Vordergrund: Eine wesentliche Verbesserung des Komforts, die Beibehaltung des beispielhaft sicheren, neutralen Fahrverhaltens, die Verringerung des Kraftaufwandes für die präzise und stoßunempfindliche Kugelumlauflenkung sowie ein noch kleinerer Wendekreis.

Die völlig neuentwickelte Vorderachse basiert auf dem McPherson-Prinzip. Sie ist wartungsfrei. Die Hochleistungs-Stoßdämpferpatrone, die in einem Stützrohr geschützt angeordnet ist, arbeitet nach dem Zweirohr-Prinzip. Eine Teflon-Beschichtung an Kolben und Kolbenstangenführung setzt die innere Reibung auf ein Mindestmaß herab, so daß Federung und Dämpfung spontaner und sensibler ansprechen, die Rekord-Räder kleben förmlich auf der Straße. Damit sorgt die neue Rad-aufhängung nicht nur für hohe Fahrsicherheit, sondern auch für gesteigerten Komfort. Bei der Wahl der Hinterradaufhängung folgte das Unternehmen den Erkenntnissen aus einer Reihe von Konstruktionsstudien, untermauert durch Versuchsfahrten mit Prototypen unter härtesten Bedingungen: Die Ergebnisse sprachen bei einer optimalen Anpassung an die Größe und die Leistung des Rekord für die spur- und sturzkonstante Fünf-Lenker-Achse. Millionen Rekord-Fahrer schätzen an diesem Prinzip das sichere Fahrverhalten auch in problematischen Situationen, die lange Reifenlebensdauer und die geringen Wartungserfordernisse. Diese Hinterachse wurde unter hohem Aufwand intensiv weiterentwickelt, in allen Details verfeinert und optimal auf die vorderen McPherson-Federbeine abgestimmt.

Die exakt geführte Achse wird von linear wirkenden Schraubenfedern abgedefert, die auch bei unterschiedlichen Zuladungen für einen praktisch gleichbleibend hohen Komfort sorgen, wozu die Vergrößerung der Federisolation und des Gummivolumens sämtlicher Lenkerbüchsen wesentlich beiträgt, eine Verbesserung, die durch die höhere Geräuschisolierung auch als Plus auf dem Komfort-Konto zu werten ist.

Mit dem Rekord-Fahrwerk beweisen unsere Techniker, daß Verbesserungen des Komforts nicht zu Lasten der Straßenlage gehen müssen. Die gerade auf diesem Sektor nicht zum Kompromiß bereiten Ingenieure unterstrichen dies durch weitere Maßnahmen



wie die Erhöhung des negativen Sturzes, um eine bessere Seitenkraftabstützung zu erzielen. Der verringerte Lenkrollhalbmesser erhöht die Geradeausstabilität beim Bremsen auf Straßen mit verschiedenen Haftwerten erheblich.

Für das spursichere und fadingsichere Verzögern sorgen vordere Scheibenbremsen und Trommelbremsen an den Hinterrädern, eine Kombination, die sich – unter Einbezug wirtschaftlicher Überlegungen – sowohl im Hinblick auf die Betriebs- wie auch die Feststellbremse als ein Optimum erwiesen hat. Die wirksame Gesamtbremsfläche beträgt 553 Quadratzentimeter. Ein Brems-

kraftverstärker gehört zum serienmäßigen Lieferumfang, bei den Modellen mit Motoren ab zwei Litern Hubraum auch ein Bremskraftregler.

Die Lenkung zählt wiederum zu den besten ihrer Klasse. Das Kugelumlaufprinzip arbeitet präzise und hält störende Fahrbahneinflüsse vom Lenkrad fern. Durch die Erhöhung der Übersetzung auf 20 : 1 wurde die aufzuwendende Lenkkraft herabgesetzt. Die auf Wunsch jetzt bei allen Modellen der Rekord-Reihe erhältliche Servolenkung weist ebenfalls eine Neuerung auf: Ein bei vollem Einschlag ansprechendes Abschaltventil reduziert die

Belastung der Fahrwerksteile beim Rangieren. Besonders deutlich fiel auch die zielstrebige Feinarbeit bei der Verbesserung des Wendekreises ins Gewicht. Er ist mit 10,8 m im Vergleich zum Vorgängermodell um 60 cm kleiner. Damit erreicht der neue Opel einen Wert, der für die gehobene Mittelklasse beispielhaft ist und dem kompakten Rekord die besonders im Stadtverkehr so nützliche Wendigkeit verleiht. Für die Bereifung werden ausschließlich Gürtelreifen mit Stahlkarkasse auf Breitfelgen der Größe 5 1/2 J x 14 verwendet. Auf Wunsch wird der Rekord erstmals mit neuentwickelten Alu-Felgen der gleichen Größe geliefert.

Zum Thema SICHERHEIT

Unsere Sicherheitsexperten ermittelten mit Computereinsatz das Crashverhalten der Karosserie. Die nach der Methode der „finiten Elemente“ – eine Anleihe aus der Weltraumforschung – berechneten Strukturen der Bleche und Träger und deren Stärke sorgen bei einem Unfall für eine kontrolliert ablaufende Verformung. Neugestaltete Längsträger vorn und hinten tragen zu erhöhter Aufprallsicherheit bei. Für die noch bessere Widerstandsfähigkeit der festen Passagierzelle sorgen zudem stärkere A- und B-Säulen, Dachquerträger und Holme.

Neu in dem weiter „entschärften“ Innenraum ist auch das

Lenkrad mit Sicherheits-Prallkorb, das bei einem Aufprall nicht nur gute Verformungseigenschaften aufweist, sondern auch durch die völlige Umschäumung scharfe Kanten – wie durch Bruchstellen an Kunststoffmaterial möglich – von vornherein ausschließt.

Ein horizontales Eindringen der Lenksäule nach einer Kollision wird durch die kurze Bauart, eine teleskopierbare Spindel, Abreißschlitten und Maschengitter-Mantelrohr weitgehend vermieden.

Serienmäßig in allen Rekord-Modellen sind in der Karoserieseitenwand verlaufende

Dreipunktgurte mit Einhandbedienung und Aufrollautomatik. Bei den zweitürigen Modellen mit ihren breiten Türen und den dadurch weiter hinten liegenden, oberen Befestigungspunkten sorgen neuentwickelte Gurt-Umlenkarme für erhöhten Komfort. Eine Maßnahme des Unternehmens, die geeignet sein dürfte, die Anlegequote weiter zu erhöhen. Die im neuen Rekord integrierte hohe passive und aktive Sicherheit ist das Ergebnis der eigenen Forschung auf der Prüfstraße und im Labor, seit Jahren ergänzt durch eine gezielte Unfallfolgenforschung in Zusammenarbeit mit führenden Medizinern, und der großzügigen Grundausstattung, die schon in der Normal-Version Kopfstützen, beheizbare Heckscheibe und Verbundglas-Frontscheibe enthält.

MOTOREN

Leistungsstark und wirtschaftlich

Der neue 2,0 Liter-Einspritz-Motor ist der leistungsstärkste, der je einen Rekord angetrieben hat. Für die optimale Füllung der Brennräume des 81 kW (110 PS) leistenden Aggregats sorgt eine Bosch-L-Jetronic, die nach dem Prinzip der Luftmengenmessung arbeitet und in den Modellen Manta GT/E und Kadett GT/E ihre Bewährungsprobe längst bestanden hat. Sie wurde neu abgestimmt und hinsichtlich vereinfachter Wartung verbessert. Mit diesem neuen Triebwerk wird der Opel Rekord nicht nur zu einem der lebendigsten und lauffähigsten Vierzylinder-Autos seiner Klasse, sondern auch zu einem besonders verbrauchsgünstigen. Der DIN-Verbrauch beträgt lediglich 9,4 Liter auf 100 Kilometer.

Der spurtstarke Motor beschleunigt die Limousine von Null bis 100 km/h in nur 12 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 179 km/h. Damit erreicht der neue Rekord 2,0 E in seinen Fahrleistungen Sechszylinder-Wer-

te. Beibehalten wurde der 2,0 S-Motor mit 74 kW (100 PS), mit dem es der aerodynamische Wagen auf die ebenfalls eindrucksvolle Spitze von 173 km/h bringt. Mit Normalbenzin begnügt sich der neue 2,0 Liter N-Motor, der 66 kW (90 PS) leistet und den bisherigen zwar gleichstarken, aber Superkraftstoff verlangenden 1,9 Liter SH-Motor ersetzt. Sein neuentwickelter Vergaser zeichnet sich durch wesentlich verbesserte Wartungsfreundlichkeit aus. Alle Zweiliter-Motoren des Rekord verfügen über austenitische Auslaßventile und über Hydro-Stößel. Durch diese Stößel erübrigt sich ein Einstellen des Ventilspiels.

Serienmäßig im neuen Rekord ist weiterhin der bisher schon bekannte und bewährte 1,9 Liter N-Motor mit durchzugskräftigen 55 kW (75 PS). Wie dieser Motor gibt sich auch der 44 kW (60 PS) starke 1,7 Liter N-Motor mit dem preisgünstigeren Normalbenzin zufrieden und wird in erster Linie besonders kostenbewußte Fahrer

ansprechen. Sie können mit der so motorisierten kompakten Limousine immerhin 146 km/h schnell fahren und damit beispielsweise auf Autobahnen Richttempo 130 mühelos halten.

Eine Sonderstellung im Motoren-Programm nimmt weiterhin der speziell für den Rekord entwickelte 44 kW (60 PS) starke 2,1 Liter-Diesel ein. Das moderne nach dem Wirbelkammerverfahren arbeitende Triebwerk, ist – für Dieselwagen keineswegs selbstverständlich – wieder wie beim Vorgänger mit dem „Zündschlüssel“ zu starten und abzustellen. Ein neues Zweibatteriensystem sorgt für noch gesteigerte Zuverlässigkeit der elektrischen Anlage, und ein verbesserter, integrierter Luftfilter senkt nicht nur das Gewicht, sondern auch den Geräuschpegel. Seine hohen Qualitäten hat der Selbstzünder schon vor seinem Serienanlauf im Jahr 1972 mit nicht weniger als 20 internationalen und Weltrekorden unter Beweis gestellt.



WARTUNG

Anfälligkeit für Rost oder mechanische Mängel werden durch viele Vorkehrungsmaßnahmen und umfangreiche Qualitätskontrollen von vornherein ausgeschaltet. Beim neuen Rekord wurde der durch TÜV-Reports vielfach belegte und bisher schon hohe Standard noch weiter verbessert. Darüber hinaus wurden die Kundendienst- und Reparaturfreundlichkeit systematisch erhöht. Zum Beispiel sind nach Unfällen mit Blechschäden Abschnittsreparaturen möglich, wobei nur die direkt betroffenen Partien durch „stumpfes“ Einschweißen von Segmenten ersetzt werden. Mehr Prägekanten dienen der besseren Abgrenzung, wenn es darum geht, nach Beschädigungen Lackflächen Übergangsfrei neu aufzutragen.

Ein weiterer Punkt: Die Kotflügel – bei Opel schon seit Jahren verschraubt – können ohne Demontage der Scheinwerfer gewechselt werden. Die Aufzählung füllt einen ganzen Katalog. Was der Kunde spart, zeigen die teilweise drastisch reduzierten Arbeitswerte bei Instandsetzungen. So beträgt zum Beispiel beim Kotflügel austausch die Zeitersparnis 33 Prozent, beim Aus- und Einbau der Lenksäulenverkleidung 50 Prozent. So gelang es auf Anhieb, mit dem neuen Modell wieder in die günstigen Typklassen des Vorgängers bei der Kaskoversicherung eingestuft zu werden. Außerdem fällt der Ölwechsel bei der 1000 km-Inspektion als Kostenfaktor für den Kunden weg. Das werkseitig eingefüllte Schmiermittel für den Motor muß jetzt erst nach 10.000 Kilometern ausgetauscht werden.

Ohnehin entheben im Opel-Euro-Service rund 6.500 über den Kontinent verteilte autorisierte Kundendienststützpunkte – davon allein 2.300 in der Bundesrepublik – den Rekord-Käufer aller Sorgen um die Wartung seines Automobils. Sie sind Partner des Kunden auch bei eventuell anfallenden Arbeiten während der langen Garantiefrist von einem Jahr ohne Begrenzung der Laufleistung. Wenn solche Fälle bei uns selten bleiben, so ist dies nicht allein das Verdienst einer von Anfang an auch auf die Qualität fixierten Konstruktionsleistung.

REKORD CARAVAN

35 Prozent mehr Platz



Wesentliches Merkmal der neuen Karosserie ist die erhebliche Vergrößerung des nutzbaren Stauraumes. Der Rekord Caravan schluckt im wahrsten Sinne des Wortes eines der größten Pakete in seiner Klasse, das heißt das größtmögliche quaderförmige Ladestück, das hineinpaßt, darf bis zu 35 Prozent größer sein als beim Vorgängermodell. Insgesamt verfügt das Transportteil des neuen Rekord Caravan über ein Volumen von maximal 1638 Litern. Ermöglicht wurde die Erhöhung der Ladekapazität durch die bis weit nach hinten gezogene gerade Dachlinie und die weiter nach außen verlegten Heckleuchten. Die Länge des so vergrößerten Stauraumes beträgt jetzt 1951 mm bei umgelegter Rücksitzlehne, die Breite am Radeinbau 1139 mm, über den Radkästen sogar 1411 mm. Die Höhe liegt bei 759 mm.

Für den, der häufig mit schweren Lasten unterwegs ist – der Caravan darf je nach Ausführung bis zu 620 kg Nutzlast schleppen – empfiehlt sich ein ganz besonderes Extra, das es bereits ab Werk und besonders preisgünstig gibt: Die manuelle Wagenstandshöhenregulierung, die aus modifizierten Stoßdämpfern besteht. Durch ein gut zugängliches Ventil, es paßt an den Druckluftschlauch jeder Tankstelle, werden die Gumbälge dieser Stoßdämpfer mit Überdruck versorgt, der nicht nur das Absinken des Wagenhecks – und eventuelles Blenden des Gegenverkehrs bei Nachtfahrten – verhindert, sondern auch für unverändert guten Fahrkomfort sorgt.

Dem Komfort, aber auch einer verbesserten Dauerhaltbarkeit

kommt – Anleihe aus der Weltraumtechnik – die nach der Methode der „finiten Elemente“ berechnete Struktur der Karosserie zugute. Eine um 45 Prozent erhöhte Biegesteifigkeit und eine um 47 Prozent gewachsene Torsionssteifigkeit des selbsttragenden Aufbaus ermöglichten es, die Vibrationsneigung der Karosserie zu senken und damit auch den Geräuschpegel im Innenraum. Eine ebenfalls geräuschmindernde Rolle spielt das neuentwickelte Schloß der Heckklappe mit integrierter Zentrierung und kunststoffgedämpften Schließteilen. Lieferbar ist der neue Rekord Caravan wieder als Drei- und

Fünftürer in Normalausführung oder auf Wunsch als fünftüriger Luxus. Alle Versionen verfügen erstmals über eine Zwangsventilung des Innenraums. Als Sonderausstattung gibt es das aus sportlichem Zubehör bestehende S-Paket.

Der neue Rekord Caravan dürfte unsere Position auf dem Kombi-Markt weiter verstärken. Er vereinigt den Komfort einer Limousine mit den Vorzügen einer Spitzen-Ladekapazität. Und er könnte dem Kombi schlechthin zu weiterem Ansehen verhelfen und verdeutlichen, daß es im Hinblick auf Familie und Freizeiter-

ZUBEHÖR

Unser erklärtes Ziel, jedem Käufer sein Auto „maßzuschneidern“, ist auch am neuen Rekord wieder deutlich geworden. Wer will, kann die von Haus aus schon reichhaltige Ausstattung durch sinnvolles Komfort-Zubehör seinen Wünschen entsprechend ergänzen. Neu angeboten werden – um nur einige Beispiele aus dem umfangreichen Katalog zu nennen – die Zentralverriegelung aller Türen, elektrische Fensterheber, ein elektrisch bedienbares Stahlschiebedach, eine voll integrierte Klimaanlage und Sitzhöhenverstellung für Fahrer und Beifahrer. Und natürlich weiterhin: Die bewährte Opel-Vollautomatik, die eine weitere Beschreibung erübrigt – das Wissen um die Vorzüge des streßmindernden Fahrens ohne manuelles Schalten hat sich inzwischen eingebürgert.

wartungen usw. oft nur eine Frage der Vernunft, aber keineswegs des Geschmacks sein muß, ob die Entscheidung zugunsten des Stufen- oder des durchgezogenen Kombihecks ausfällt.



TREND

Gerüstet für die achtziger Jahre

Der neue Rekord hat, wie schon der Vorgänger, von dem ihn seine neue Konstruktion, nicht aber das verbraucherorientierte Konzept unterscheidet, die besten Voraussetzungen dazu, die europaweite Spitzenstellung in dieser Klasse zu festigen und auszubauen. Dieser Schluß läßt sich aus der Summe

der guten Eigenschaften und der kompletten Grundausstattung dieses neuen Modells ziehen.

Und was besonders wichtig ist: Der neue Rekord kann für jeden noch mehr das „Automobil nach Maß“ sein, sowohl für den preisbewußten und auf Wirtschaftlich-

keit bedachten als auch für den besonders anspruchsvollen und komfortbewußten Käufer, der sich – ob für Beruf oder Freizeit – alle Annehmlichkeiten des mobilsten Verkehrsmittels überhaupt gönnen will – basierend auf einem Konzept, das auch für die achtziger Jahre gilt.

Der Rekord als Gespannfahrzeug

Seit Jahren nimmt Opel auf der Beliebtheitskala von Wohnwagenbesitzern eine Spitzenstellung ein, die durch Eigenschaften wie Zuverlässigkeit des Zugwagens und Robustheit der durchzugskräftigen Motoren entstanden ist – wenn man einmal die übrigen Vorzüge im häufigeren „Solo-Betrieb“ außer acht läßt. Wie bei allen Opel-Modellen wurde auch bei der Entwicklung des neuen Rekord schon im Reißbrettstadium die gute Tauglichkeit als Zugfahrzeug für Wohnanhänger berücksichtigt. Gleichzeitig wurde ein Zubehörprogramm entwickelt und verfeinert, das den Rekord zum idealen Gespannfahrzeug macht.

Der Einbau der Anhängerkuppung – mit 50 kg oder auf Wunsch 75 kg maximaler Stützlast – gleich ab Werk bietet einen großen Vorteil. Man spart Zeit und Behördengänge: Die nötigen Eintragungen, die sonst den Gang zum TÜV und zur Zulassungsstelle bedingen, sind bereits bei der Auslieferung im Kfz-Brief enthal-

ten. In seiner Schlußleuchte hat der Neue serienmäßig eine Einsteckmöglichkeit für die elektrischen Anschlüsse, die beim Einbau der Anhängerkuppung erforderlich sind. Außerdem bietet der Kabelsatz der Anhängervorrichtung durch eine besondere Versorgungsleitung die Möglichkeit des Betriebes von 12-Volt-Geräten im Wohnwagen – etwa eines Kühlschranks – während der Fahrt. Auch die Kraftübertragung läßt sich für den Gespannbetrieb durch ein besonderes Extra den härteren Einsatzbedingungen anpassen. Eine 9-Zoll-Kupplung erleichtert das Anfahren und ist vor allem auf Bergstrecken, wenn der Rekord mehr als sein eigenes Gewicht am Haken hat, belastbarer. Bereits im Vorgängermodell hat sich die Wagenstands-Höhenregulierung für Käufer, die häufig mit schwerem Gepäck im Kofferraum unterwegs sind, aber auch für Gespannfahrer bewährt. Durch eine mit dem hinteren Stoßdämpferpaar verbundene Zusatzluftfederung kann das Wagenheck in kon-

stanter Höhe gehalten werden. Die Versorgung mit dem dazu notwendigen Überdruck läßt sich dabei am Druckluftschlauch jeder Tankstelle oder durch einen für die Bordausrüstung erhältlichen 12-Volt-Kompressor bewältigen – das im beladenen Kofferraum leicht zugänglich angebrachte Ventil ist mit jenen für die Reifen identisch. Diese ab Werk besonders preisgünstige Sonderausstattung sorgt für eine deutliche Verbesserung des Fahrverhaltens im Gespannbetrieb und unterbindet wirkungsvoll ein Blenden des Gegenverkehrs bei Nachtfahrten. Die Getriebeautomatik, die sich nicht nur bei Gespannfahrern unaufhaltsam durchsetzt, verdient im Rahmen des idealen Zubehörs für Wohnwagenfahrer besondere Beachtung. Millionenfach bewährt, zeigt die Opel-Automatic ihre einmaligen Vorzüge beispielsweise beim Anfahren am Berg oder in der dahinkriechenden Autobahnkolonne. Darüber hinaus halten das Werk bzw. der Opel-Händler weitere Ausstattungs-Details für

PREISE

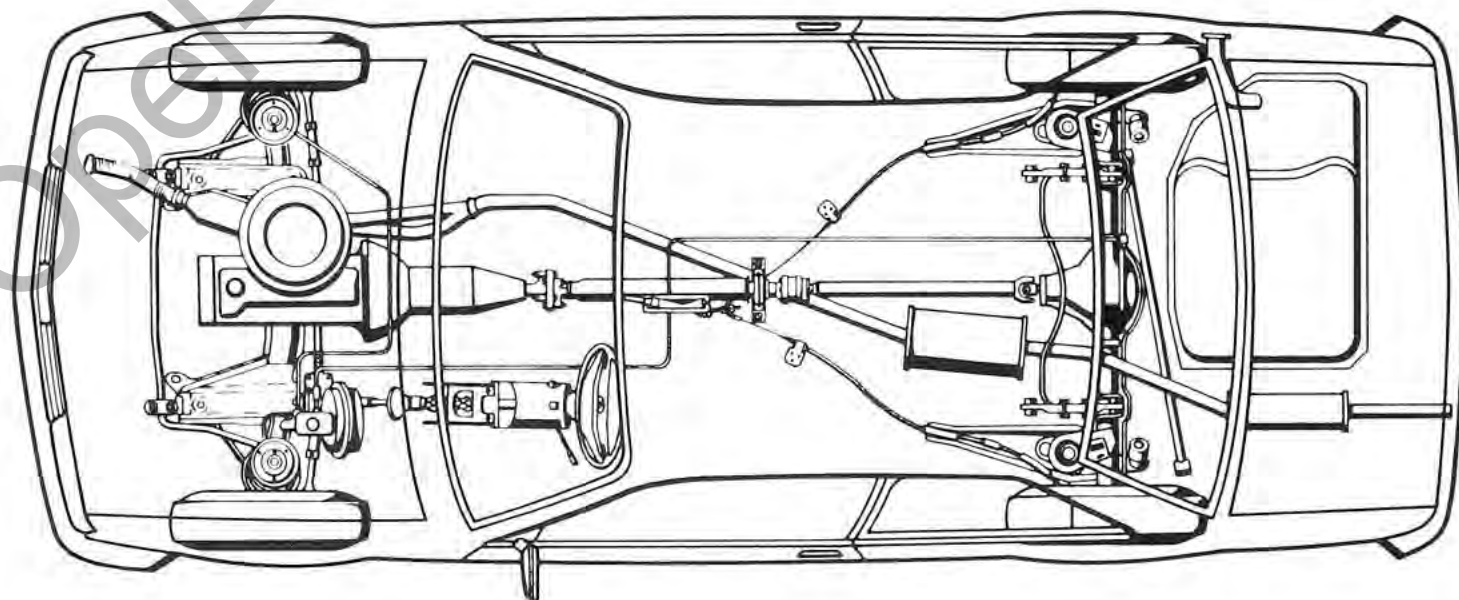
Für den neuen Rekord, der am 9. September 1977 in den Verkauf kam, gilt folgende jetzt jeweils unverbindliche Preisempfehlung inkl. Mehrwertsteuer ab Werk:

Limousine, 2türig	DM 13.640,-
Limousine, 4türig	DM 14.205,-
Limousine 'L', 2türig	DM 14.450,-
Limousine 'L', 4türig	DM 14.865,-
Caravan, 3türig	DM 14.195,-
Caravan, 5türig	DM 14.760,-
Caravan 'L', 5türig	DM 15.565,-

Alle Angaben mit Serienmotor 1,9 N, 55 kW/75 PS. Damit liegen die Preise der deutlich verbesserten neuen Modelle im Durchschnitt nur 1,5 % über den bisherigen.

die besonderen Bedingungen im Gespannbetrieb bereit, wie Anhängerspiegel, den schon erwähnten 12-Volt-Kompressor für eine tankstellenunabhängige Bedienung der Wagenstands-Höhenregulierung und andere.

Dieses reichhaltige Zubehör für die Besonderheiten des Gespannbetriebs ermöglicht es dem Fahrer des neuen Rekord, seinen Urlaub nicht erst vom Zeitpunkt des Eintreffens am Ferienziel an zu rechnen, sondern sorgt für entspanntes Fahren schon während der Anfahr. Es optimiert das Konzept eines Automobils, das von Haus aus die besten Eigenschaften für den Gespanneinsatz mitbringt.



AUF DER IAA VORGESTELLT:

COMMODORE · SENATOR · MONZA



Neben dem 1978 auf den Markt kommenden neuen **COMMODORE** zeigt das Unternehmen auf der in diesem Monat in Frankfurt stattfindenden Internationalen Automobilausstellung mit **SENATOR** und **MONZA** (Bilder Mitte und unten) – jeweils zunächst als Prototypen – eine neue große Luxus-Limousine sowie ein neues Sechszylinder-Coupé.

Beide Wagen, die ebenfalls im kommenden Jahr in Produktion gehen, verfügen über ein Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Schräglenker-Hinterachse.

Zur Motorisierung stehen Triebwerke von 2,8 bis 3 Litern Hubraum und Leistungswerten von 140 bis 180 PS zur Verfügung. Mit dem 3,0 E, dem Spitzentriebwerk, erreicht die Limousine eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h, das Coupé ist noch einmal um 5 km/h schneller. Sowohl Senator wie auch Monza benötigen für den Sprint auf 100 km/h aus dem Stand weniger als 10 Sekunden. (Wir werden später über diese neuen Modelle ausführlich berichten.)

Winterhalbjahr 1977/78, I. Teil

Dienstag, 18. Oktober 1977

Reinhold Messner:

„Abenteurer im Himalaya“

Farbbildbericht des berühmten Alpinisten über die gescheiterte Frühjahrsexpedition.

Dienstag, 25. Oktober 1977

Helmut Nestler:

„Windmühlen und Tulpen“

Farbbildbericht über unseren Nachbarn Holland und das Tulpenfestival im Keukenhof.

Dienstag, 1. November 1977

Hans Patzelt:

„Südseemelodie“

Farbbildbericht des bekannten Fotoreporters über Burma und Neuguinea sowie die schönsten Inseln der Südsee.

Dienstag, 8. November 1977

Wolfgang Freißen:

„Sardinien“

Farbbildbericht des beliebten Referenten über herbe Inselromantik und Taucherabenteuer im Mittelmeer.

Dienstag, 15. November 1977

Hanns-Christian Gunga:

„Marokko“

Farbbildbericht über das Land der Kontraste, seine Landschaft und seine Menschen.

Dienstag, 22. November 1977

Helfried Weyer:

„Alaska“

Leicavision über ein faszinierendes Abenteuer in der grandiosen Wildnis von Alaska in modernster Projektionstechnik.

Sämtliche Vorträge um 20 Uhr in der Stadthalle Rüsselsheim. – Eintritt frei – Einzelheiten auf den Werksanschlägen. – Änderungen vorbehalten!

JUBILARFEIER AM 29. OKTOBER 1977

Erstmals mit Ehefrauen

Wie bereits kurz angekündigt, ist die nächste Jubilarfeier am 29. Oktober; diesmal in der Walter-Köbel-Halle. Erstmals findet sie an einem Samstag statt, und erstmals sind die Ehefrauen der Jubilare bei dieser Ehrung, zu der alle Jubilare eingeladen worden sind, deren Jubiläum in den Zeitraum 1. November 1976 bis einschließlich 8. September 1977 fällt, mit dabei. Damit ist einem von vielen Werksangehörigen schon lange gehegten Wunsch Rechnung getragen worden. Die Veranstaltung wird um 17.30 Uhr beginnen und nach 21.00 Uhr zu Ende sein.

Dem akademischen Teil, bei dem das große Werksorchester unter Andreas Wagner den musikalischen Rahmen zieht, und dem späteren gemeinsamen Abendessen schließt sich ein bunt gemixtes Unterhaltungsprogramm an. Stargast wird neben anderen bekannten Mitwirkenden der beliebte „große“ Sänger Peter Rubin (Bild) mit seiner tiefen Stimme sein. Dazu wie immer das Unterhaltungsensemble des Werksorchesters.



Dies + Das

Es war noch in den heißen Tagen vor den Werksferien. Die junge Bürokräft hatte ein Miniröckchen an. Da außer der Figur auch die Beine recht passabel waren, erfüllte sie alle Erwartungen der Kollegen: je kürzer das Röckchen, desto größer die Augen der Herren. (Schade, daß es nicht länger Sommer ist.)

Unsere Postabteilung hat viel zu tun. Da sollte man ihr nicht unnötige Arbeit machen. So könnte Post innerhalb eines Bereiches intern befördert werden, was ja auch meist geschieht – im Gegensatz zu jener Betriebsmitteilung, die kürzlich den weiten Weg über den B-Bau machte, wo das Postbüro seinen Sitz hat, obwohl der Empfänger der Mitteilung auf dem gleichen Gang schräg gegenüber sitzt. (Warum denn einfach, wenn es auch umständlich geht?)

Klagte einer, seinem Chef könne man gar nichts recht machen, immer müsse er an

etwas herumkritteln. Meinte ein anderer, seiner sage überhaupt nichts, weder Lob noch Tadel kämen über seine Lippen. Da wisse man überhaupt nicht, woran man sei. Und dies sei genauso schlimm, wenn nicht noch schlimmer. (Stimmt! Zum guten Abteilungsklima trägt diese Art von Muffelei kaum etwas bei.)

„He, du Italiener oder sonst was?“ fragte irgendwo (bei uns) ein Pförtner einen ausländischen Kollegen. Der Pförtner und viele andere Menschen im Betrieb müssen jede Menge Verwandte unter unseren Gastarbeitern haben – weil sie sie alle duzen. (Man könnte ja auch einmal umgekehrt fragen: „He, du Deutscher oder sonst was?“)

Ein Chaote am Werkstor, Flugblätter an den Mann bringend: Starre Miene, grimmieriger Blick, Typ des Revolutionärs vom (nicht vorhandenen) Scheitel bis zur Sohle. Ketzerte einer der zur Schicht eilenden Kollegen: „Junger Rotzer, schaff' erst mal was!“ (Wenn das keine Arbeit ist, schon am frühen Morgen Pamphlete an den Mann zu bringen?)

Welche Änderungen am Fahrzeug sind von besonderem Einfluß auf die Betriebserlaubnis?

Dem Wunsch vieler Fahrzeugbenutzer, sich ihr Fahrzeug so individuell wie möglich zu gestalten, wird bereits bei der Automobilfabrik in großem Umfang Rechnung getragen. So wird zum Beispiel eine ganze Reihe attraktiver Extras bereitgehalten, die auf besondere Bestellung in der Serie eingebaut werden können. Zu solchen Extras zählen bekanntlich unter anderem: sportliche Räder und Reifen, Leichtmetallräder, sportliche Lenkräder, Luftleitvorrichtungen (sogenannte Front- und Heckspoiler), Schiebedächer, Antriebsaggregate verschiedener Leistung, Zusatzscheinwerfer und Leuchten, Stoßfängerhörner, Anhängerzugvorrichtungen, um nur einige zu nennen.

Im ABE-Gutachten vermerkt

Der Einbau von solchen Extras in der Serie hat den Vorteil, daß alles „Rechens“ ist, das heißt diese Dinge wurden in Verbindung mit dem behördlichen Genehmigungsverfahren für das Fahrzeug geprüft und im Sinne der Bau- und Betriebsvorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) für vorchriftsmäßig befunden. Sie sind somit Bestandteil der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) des Fahrzeugs. Zwecks Kontrollmöglichkeit werden die Serienextras gekennzeichnet, wobei die Kennzeichnung selbst (in der Regel Größe, evtl. Typ, Teilnummer, Herstellerzeichen und Fahrzeugherstellerzeichen, bei bauartgenehmigungspflichtigen Teilen/Aggregaten, wie Leuchten, Scheiben etc., auch das Prüfzeichen) im Fahrzeug-ABE-Gutachten vermerkt ist. Dies ist wichtig, weil der TÜV bei der zweijährlichen „S-29-Untersuchung der Fahrzeuge“ die Identität der Extras prüfen können muß.

Die meisten Fahrzeughersteller-Extras sind natürlich auch über deren Ersatzteile- und Zubehör-Dienst zum nachträglichen Einbau (Ausnahme beispielsweise Schiebedach, welches nachträglich nur vom Fachbetrieb eingebaut werden kann und dann der besonderen TÜV-Abnahme unterliegt) erhältlich.

Betriebserlaubnis erlischt

Hierfür wird man zweckmäßig den zuständigen Kundendienst beauftragen, der auf diese Arbeiten „eingefuchst“ ist. Gegebenenfalls wird dieser Kundendienst auch den TÜV- und Zulassungsstellen-Kontakt übernehmen (zum Beispiel zur Einbauabnahme einer Anhängerzugvor-

richtung) und die Ergänzung der Fahrzeugpapiere (erst Fahrzeugbrief beim TÜV, dann Fahrzeugschein bei der Zulassungsstelle) vornehmen lassen. Achtung: wird eine Zugvorrichtung vielleicht im „do it yourself“-Verfahren eingebaut und die TÜV-Abnahme dabei „vergessen“, dann erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs! Nicht TÜV-abnahmepflichtig sind zum Beispiel die wahlweisen Räder und Reifen, die, weil ABE-Bestandteil, in den Fahrzeugpapieren vermerkt sind. Ob nachträglich eingebaute Extras abnahmepflichtig sind, weiß nur der Fachmann. Aber auch dieser kann überfordert sein. So verlangt beispielsweise der Gesetzgeber die TÜV-Abnahme und Fahrzeugpapierergänzung für die Spoiler-Nachrüstung eines vielleicht vor einem

Monat gebauten Fahrzeugtyps, wenn dieser Spoiler erst hinterher (zeitlich also nach der Produktion dieses Fahrzeugtyps) in die ABE dieses gleichen Fahrzeugtyps aufgenommen wurde. Interessant wird's aber, wenn dieser Spoiler eine eigene ABE erhält, die sich der Spoilerhersteller für diesen speziellen Fahrzeugtyp erteilen läßt. Dann nämlich können alle Fahrzeuge dieses Typs, ältere und neue, ohne (!) TÜV-Abnahme nach- oder ausgerüstet werden. (Wenn Sie diese Handhabung nicht verstehen sollten, dann macht es nichts – wir verstehen sie auch nicht.)

Verantwortung bei den Zulieferern

Der interessierte Leser hat sicherlich bereits festgestellt, daß es genehmigungspflichtige Fahrzeugteile/Aggregate gibt, die eine eigene Prüfnummer – ein eigenes Prüfzeichen – haben müssen oder auch nicht. Hier ist generell zu sagen, daß der Gesetzgeber für Ausrüstungs- und Zubehörteile von Kraftfahrzeugen, denen für die Sicherheit im Straßenverkehr besondere Bedeutung zukommt, die Bauartgenehmigungspflicht vorgeschrieben hat (vom LKW bis zum Fahrrad mit Hilfsmotor). So unterliegt beispielsweise die gesamte Fahrzeugbeleuchtung oder die



Fahrzeugverglasung der Bauartgenehmigungspflicht nach § 22 a StVZO (Bauartgenehmigung für Fahrzeugteile), deren Prüfzeichen im ABE-Gutachten des Fahrzeugs enthalten sind, während bei anderen Teilen/Aggregaten (Räder, Spoiler, Lenkräder) im Rahmen der Fahrzeug-ABE die Kennzeichnung genügt. Im letzteren Fall liegt die Verantwortung für die vorschriftsmäßige Beschaffenheit nur beim Fahrzeug-ABE-Inhaber. Hat sich der Zulieferer außerdem selbst eine „Betriebs-erlaubnis für Fahrzeugteile“ (§ 22 StVZO) für diese Teile beschafft, dann liegt die Verantwortung dafür ausschließlich bei ihm. Diese Teile sind dann mit einer Genehmigungsnummer gekennzeichnet. Somit ist es also möglich, daß ein gleiches Teil vom selben Hersteller einmal lediglich nur „gekennzeichnet“ (Hersteller- und Fahrzeughersteller-Zeichen) ist, zum anderen aber eine „Genehmigungsnummer“ trägt.

Höchste Vorsicht geboten

Kritisch wird's erst, wenn bei solchen Teilen weder das eine, noch das andere vorhanden ist. Hier ist größte Vorsicht geboten, denn wie schnell ist die Fahrzeug-Betriebserlaubnis – und damit besonders der Versicherungsschutz – passé. In diesem Zusammenhang ist in erster Linie an Auspuffanlagen, Bremsbeläge etc. (die nur zugelassen sind, wenn spezielle Vorschriften erfüllt wurden, das heißt wenn sie ihre Eignung im Rahmen der Fahrzeug-Typprüfung bewiesen haben), gedacht, es sei denn, es liegt eine Genehmigung der vorgeschilderten Art (Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile) bei entsprechender Markierung/Kennzeichnung vor. Der Vollständigkeit halber auch ein Wort über die „Wirksamkeit der Allgemeinen Betriebserlaubnis“ (ABE), wozu hier der Absatz 2 des § 19 StVZO herangezogen werden soll. Dort wird gesagt:

Zitat aus der ABE

„Die Betriebserlaubnis bleibt, wenn sie nicht ausdrücklich entzogen wird, bis zur endgültigen Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs wirksam, solange nicht Teile des Fahrzeugs verändert werden, deren Beschaffenheit vorgeschrieben ist oder deren Betrieb eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer verursachen kann. Nach solchen Änderungen hat der Verfügberechtigten eine erneute Betriebserlaubnis unter Beifügung des Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr (TÜV) über den vorschriftsmäßigen Zustand des Fahrzeugs zu beantragen, wenn nicht für die an- oder eingebauten Teile einzeln eine besondere Betriebserlaubnis oder Bauartgenehmigung erteilt ist, deren Wirksamkeit nicht von einer Abnahme (§ 22) abhängt.“

Einige Beispiele

Die Tatsache, daß es oft nicht klar zu erkennen ist, ob bei Veränderung am Fahrzeug eine Verletzung dieser Vorschrift vorliegt und zur Hilfe für deren Anwendung, hat der Gesetzgeber einen Beispielkatalog mit allgemeinen Hin-

weisen und in der Praxis häufig vorkommender Anwendungsfälle erstellt, der periodisch ergänzt und dem neuesten Stand der Technik angeglichen wird. In dem untenstehenden Kasten sind einige Beispiele aus dem eben erwähnten Katalog aufgeführt:

Fahrzeugteil	Änderung	Erlöschen der Betriebs-erlaubnis	Bemerkungen
<u>Antennen</u>	Nachträglicher Einbau	nein	Richtlinien über Beschaffenheit der äuß. Fahrzeugteile beachten (es darf keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer entstehen).
<u>Bremsanlage</u>	jegliche	ja	—
<u>Räder</u>	Austausch gegen andere als Original-räder	ja	Kein Erlöschen, wenn das Austauschrad eine eigene Betriebserlaubnis hat.
<u>Räder</u>	Abnehmen der Radkappen	nein	Es darf durch die freigelegten Teile (Achsausschluß, Radbolzen etc.) keine Gefährdung von mit diesen in Berührung kommenden Personen entstehen.
<u>Schalldämpfer</u>	Veränderung oder Austausch des Endrohres gegen nicht serienmäßige Endrohre	ja	Auch die Anbringung eines Doppelrohraufsatzstückes auf das Endrohr bringt die Betriebserlaubnis zum Erlöschen.

TÜV-Merkblätter

Natürlich sind hier nur einige ausgewählte Beispiele angeführt. Im Zweifelsfalle entscheidet der vorsorglich hinzugezogene Sachverständige des TÜV. Um letzterem seine Arbeit zu erleichtern, sind zumindestens die großen Fahrzeughersteller dazu übergegangen, zusammen mit ihrem zuständigen TÜV (im Falle Opel mit der Technischen Überwachung Hessen, Amt Darmstadt) besondere Merkblätter über „Umrüstungen an Personenkraftwagen ihres Fabrikates“ zu erstellen, die als sogenannte VdTÜV-Merkblätter Kraftfahrwesen allen TÜV-Prüfstellen vorliegen und bei Bedarf zu Rate gezogen werden. In unserem Falle gilt zur Zeit das VdTÜV-Merkblatt Kraftfahrwesen Nr.

730, Ausgabe Januar 1975, in welchem erlaubte Fahrzeugänderungen an den neueren zur Zeit im Verkehr befindlichen Opel-Pkw verzeichnet sind (siehe Kasten auf Seite 28.) Das VdTÜV-Merkblatt kann bei Bedarf eingesehen werden, bei der PEK-Abteilung Behördenverbindung, Typprüfungen (Tel. 2917) oder bei der Abteilung Kundendienst Technik (Tel. 2732/2695). Gleichfalls liegt das Merkblatt allen Opel-Dienststellen vor. Um nun zu der im Titel dieses Beitrags gestellten Frage zurückzukommen, kann nur die dringende Empfehlung ausgesprochen werden, sich vor den geplanten Fahrzeugänderungen oder -umrüstungen über die zulassungsrechtlichen Konsequenzen im klaren zu sein. E. B.

VdTÜV- Merkblatt	Umrüstungen an Personenkraftwagen der Firma Adam Opel AG	Kraftfahrwesen 730
<p>Nach technischen Änderungen am Fahrgestell und an den Motoren von Personenkraftwagen der Firma Adam Opel AG, entsprechen die Fahrzeuge in den meisten Fällen nicht mehr der Allgemeinen Betriebserlaubnis und sind nach § 19 Abs. 2 prüfpflichtig.</p> <p>Nachstehend sind die häufigsten Änderungen zusammengestellt und Hinweise für die gutachtliche Behandlung gegeben.</p> <p style="text-align: center;"><u>I n h a l t</u></p> <p>1. <u>Ausstattung</u> Lenkräder</p> <p>2. <u>Karosserie</u> Kotflügelverbreiterung aus GFK Spoiler</p> <p>3. <u>Fahrgestell</u> Negativer Sturz der Vorderräder Fahrzeug tieferlegen</p> <p>4. <u>Räder und Reifen</u> Mindestfreigängigkeit Reifenklassifikation Tachometerkorrektur Einpreßtiefe bei belüfteten Scheibenbremsen Felgen-Freigabe</p> <p>5. <u>Motor</u> zulässige Leistungssteigerung</p> <p>6. <u>Maximale Höchstgeschwindigkeit</u> Diagramme</p>		
Diese Ausgabe gilt als Ersatz für das Merkblatt 730 (Januar 1973)		

Herausgeber: Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine e. V., Essen

Abbildung des im Beitrag Kfz-Technik auf Seite 27 erwähnten TÜV-Merkblattes.



Schweißoperationen in der Rohmontage: Die Karosserie erhält hier ihre Festigkeit.

Beobachtungen

Im letzten Monat hatten wir ja drei Wochen Werksferien. Da gab's im Werk nicht viel zu beobachten, also saure Gurkenzeit. Und obendrein war ich gar nicht da. Warum soll ich da zur Abwechslung nicht einmal von der Studienreise berichten, die ich in den Werksferien nach Ungarn, Rumänien, Bulgarien und Jugoslawien unternahm? Denn von dieser Reise habe ich einige recht interessante Beobachtungen und Eindrücke mitgebracht. Wir sollten diese Länder im europäischen Südosten jedenfalls nicht aus den Augen verlieren und in oberflächlich-touristischer Manier nicht nur an die Badestrände am Schwarzen Meer denken. Denn Rumänien und Bulgarien, sie waren Schwerpunkte der Reise, haben weit mehr zu bieten.

Wie man auch zu den politischen Ordnungen in den Balkanländern stehen mag, an den Völkern selbst kann man viele sympathische Züge entdecken. Sie wissen natürlich, daß es auch bei ihnen Bessergestellte, weniger Bessergestellte und Schlechtgestellte gibt, also Klassen, neue Klassen, und viel Unzufriedenheit hat sich wohl auch oder gerade deshalb in dieser Gegend Europas angestaut. Aber die Menschen müssen mit dem Alltag und seinen Beschwerden, seiner Arbeit und seinen Pflichten fertig werden. Was bleibt ihnen auch anderes übrig? Jedenfalls versuchen sie, so beobachtete ich es wenigstens, das Beste aus allem zu machen. Sie verstehen es, in den ihnen gezogenen Grenzen ganz gut zu leben. Sie feiern gern, wenn sich nur eine Gelegenheit dazu bietet. Bei Hochzeiten beispielsweise sind die Tische reich gedeckt. Da genießt man Geselligkeit, entwickelt sich viel natürliche Freude.

Eines beobachtete ich immer wieder: die meisten Menschen sind zuerst einmal Angehörige ihres Volkes, haben einen sehr ausgeprägten Nationalstolz, viel Selbstbewußtsein. Dagegen ist von Politik wenig die Rede. Man sieht auch in den Kirchen noch viel echte religiöse Hingabe ohne die Pose träger Gewohnheit wie oft bei uns. Die Städte sind im Sommer voller Leben, die meisten Menschen kaum schlechter gekleidet als hier, selbst Eleganz fehlt nicht. Das Warenangebot jedoch ist dürftig, verglichen mit dem unseren beziehungsweise dem in Ungarn und Jugoslawien. Zurückgeblieben wirken auch die Lebensverhältnisse auf dem Land. Aber die Landbewohner machen keinen unzufriedenen Eindruck. Überfluß kannten sie ohnehin nie. Bescheidenheit, ungekünstelte Liebenswürdigkeit und Gastfreundschaft waren die hervorstechendsten Merkmale, die wir beobachteten.

Spectator

NICHT ANGESCHNALLT

Tödlicher Unfall auf der B 43

Angeregt durch unsere Serie „Lebensretter Sicherheitsgurt“ machte uns Mitarbeiter Emil Weimar, Export-Technische Information, auf einen Verkehrsunfall aufmerksam, den er vor einiger Zeit beobachtet hat. E. Weimar wohnt in einem Hochhaus in der Bonner Straße und hat von seiner Wohnung einen guten Ausblick auf die B 43 zwischen Rüsselsheim und Raunheim. Doch hören wir ihn selbst:

„Es war abends nach 22 Uhr. Ich stand zufällig am Fenster, als ich auf der B 43 zwei Wagen sah, die aus beiden Richtungen aufeinander zufuhren. Einer überholte gerade einen Lastwagen. Er mußte sich bei der Dunkelheit verschätzt haben, denn es gelang ihm nicht mehr, den Überholvorgang zu beenden. Und da war es auch schon geschehen. Er fuhr auf den entgegenkommenden Pkw. Frontal-Zusammenstoß!

Nach dem ersten Schreck nahm ich meine Kamera und eilte zu der nicht weit entfernten Unfallstelle, um Erste Hilfe zu leisten und für die Unfalluntersuchung Aufnahmen zu machen. Hier fand ich ein Bild des Grauens vor. Beide Wagen waren total zerstört, beide Fahrer eingekleimt, einer lebte noch, der andere schien tot zu sein, was sich später auch bestätigte. Er hatte sich das Genick gebrochen. Die zu Hilfe geeilte Opel-Feuerwehr mußte beide mit Bergungszange und Schweißwerkzeugen aus dem Wagen holen. Doch, wie gesagt, für den einen kam jede Hilfe zu spät, während der andere mit schweren Verletzungen ins Krankenhaus gebracht wurde. Wie ich als einer der ersten an der Unfallstelle feststellen mußte: Keiner hatte den Sicherheitsgurt an. Ich und auch die anderen Helfer meinten, daß mit angelegten Sicherheitsgurten die Schwere der Verletzungen des einen Fahrers und der Tod des anderen mit großer Wahrscheinlichkeit vermieden worden wären.“

Soweit die Schilderung von E. Weimar, der die gräßliche Szene noch heute vor Augen hat und seitdem jeden Bekannten eindringlich mahnt, unbedingt den Sicherheitsgurt anzulegen.



Die von Mitarbeiter E. Weimar nach dem nächtlichen Zusammenstoß (siehe Text) gemachten Aufnahmen zeigen oben den lebend geborgenen schwerverletzten Fahrer des einen Wagens, der gerade mit Bergungszange und Schweißwerkzeug aus dem Wagenwrack befreit wird. Darunter der eingeklemmte Fahrer des zweiten Wagens, der sofort tot war. Er hatte sich das Genick gebrochen. Beide trugen keinen Gurt!

Immer noch 50 Prozent Gurtmuffel

Nur 45 Prozent der Autofahrer benutzen den Sicherheitsgurt. Das ging aus einer Untersuchung der Bundesanstalt für das Straßenwesen hervor. Also mehr als 50 Prozent der Autofahrer mißachten den Gurt noch, können sich nicht an ihn gewöhnen, finden ihn in dümmlicher Eitelkeit ihrem sportlichen Image abträglich oder glauben trotz aller Aufklärungskampagnen nicht an seine die Unfallschwere mildernde oder eine Unfallverletzung ganz verhütende Wirkung. Viele dieser „Gurtmuffel“, so war neulich zu lesen, seien ein Fall für den Psychologen. Und das ist nicht ganz unbegründet. Denn was soll man von Leuten halten, die die vielfach erhärtete Expertenmeinung in den Wind schlagen, daß 40 Prozent der bei Autounfällen Getöteten noch leben könnten, hätten sie den

Gurt getragen. Sind diese „Gurtmuffel“ nicht Leute, die unbewußt gegen das eigene Leben wüten, sich unbewußt in Selbstmordgefahr begeben? Der volkswirtschaftliche Schaden, den die in Unfälle verwickelten „Gurtmuffel“ verursachen, ist riesengroß. Menschliches Leid als Unfallfolge ist jedoch in Zahlen nicht meßbar. Doch alle Mahnungen, den Gurt zu tragen, werden in den Wind geschlagen. Im Grunde ist es unfassbar, daß über 50 Prozent der Autofahrer immer noch keine überzeugten und verantwortungsbewußten Gurthaner sind. Aber auch diesen Unbelehrbaren kann eventuell in absehbarer Zeit geholfen werden, und zwar dann, wenn sie ein Bußgeld zahlen müssen, falls sie nicht angeschnallt sind. Vielleicht dauert das gar nicht mehr lange.



Auto-Ratgeber

Ein Millimeter Profil ist zu wenig

Auf nasser Fahrbahn erweist sich die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe von einem Millimeter bei Autoreifen als zu gering. Das hat der Allgemeine Deutsche Automobil-Club festgestellt. Bei einem Test prüfte er das Fahrverhalten, die Bremsverzögerung und die Möglichkeit des Aquaplaning bei einem Auto mit Reifen, die fünf verschiedene Profiltiefen zwischen sieben Millimetern und einem Millimeter hatten. Das Ergebnis: Der ADAC empfiehlt, die Reifen spätestens dann zu wechseln, wenn das Profil bis auf eine Tiefe von zwei Millimetern abgefahren ist. In Österreich, sagt er, sei schon jetzt eine Mindesttiefe von 1,6 Millimetern vorgeschrieben, auch für ausländische Fahrzeuge.

Der ADAC machte den Test auf dem sogenannten Contidrom in Hannover mit vier verschiedenen Gürtelreifenfabrikaten.

Als Auto wurde ein VW Golf verwendet. Man verbrauchte insgesamt vierzig Satz Reifen. Der Test hat bewiesen, was zwar jeder Autofahrer im allgemeinen weiß, was aber bisher wohl nicht derart exakt bekannt gewesen ist: Vor allem auf einer nassen Fahrbahn ist die genügende Profiltiefe entscheidend. Und Regen fällt, so merkt es der ADAC an, in Mitteleuropa häufig, in der Bundesrepublik zum Beispiel durchschnittlich an 130 Tagen im Jahr.

Bei starkem Regen, das erfuhren die Tester, ist auch eine Geschwindigkeit von 80 Kilometern in der Stunde noch zu hoch. Allein Reifen, die mit fünf bis acht Millimeter ein noch gutes Profil haben, bieten bei dieser Geschwindigkeit, zum Beispiel während eines Gewitterregens, noch Sicherheit. Wer mit Reifen von ein bis zwei Millimetern Profil fährt, sollte bei einem derartigen Niederschlag das „Tempo 60“ nicht überschreiten. Um einen Wagen auf nasser Straße von „Tempo 100“ auf „Tempo 60“ herunterzubremsen, wie es im fließenden Verkehr häufig notwendig wird, braucht man (das ergaben die Mittelwerte) bei einer Profiltiefe von einem Millimeter etwa 89 Meter, bei zwei Millimetern eine Strecke von 70 und bei drei Millimetern nur noch eine Strecke von 62 Metern.

Eine geringe Profiltiefe vermindert im besonderen Maß die Rutschfestigkeit des Wagens auf Kopfsteinpflaster; sie nimmt bei weniger als zwei Millimetern rapide ab. Die neuen breiten Reifen der sogenannten 70er Serie lassen auf nasser Fahrbahn sogar schon eine deutlich geringere Haftung als die bisher üblichen Reifen erkennen, wenn die Profiltiefe geringer als vier Millimeter wird. Von diesen Reifen, die mit einer größeren Fläche die Straßen berühren als die schmaleren anderen Reifen, muß nämlich mehr Wasser verdrängt werden: das ge-

schieht bei einem zu geringen Profil nicht schnell genug. Wenn Wasser nicht mehr vom Profil aufgenommen und verdrängt werden kann, dann bleibt zwischen dem Reifen und der Straße ein Wasserfilm, dann tritt das sogenannte Aquaplaning ein – das Auto kann weder gelenkt noch gebremst werden. Wie wichtig ein ausreichendes Profil ist, das zeigt sich bei folgender Rechnung: Wenn das Wasser auf der Straße 1,5 Millimeter hoch steht und wenn das Auto mit einer Geschwindigkeit von 80 Kilometern in der Stunde fährt, dann muß jeder der vier Reifen in der Sekunde drei Liter Wasser durch die Profilirillen aufnehmen und verdrängen.

Auf Parkplätzen

Auf jedermann zugänglichen Parkplätzen ohne gekennzeichnete Abstellflächen oder Fahrspuren gilt nicht die allgemeine Vorfahrtsregel „Rechts vor links“. In einem jetzt veröffentlichten Urteil des Oberlandesgerichts Hamm heißt es, auf solchen Parkplätzen gelte zwischen Fahrzeugen, die aus ihren Abstellflächen herausrangiert werden, und denen, die bereits oder noch am fließenden Verkehr auf dem Parkplatz teilnehmen, allein die Pflicht zu gegenseitiger Rücksichtnahme, wobei das Ziel eine größtmögliche Ausnutzung der Abstellflächen sei. (Aktenzeichen: 3 SS OWI 23/76 vom 19.1.76.)

UNFALLTIPS

Was tun nach dem Knall?

Erhöhte Prämien in der Kfz.-Haftpflichtversicherung und schlechtere Konditionen bei der Rückstufung nach einem Schadensfall zwingen immer mehr Autofahrer zu der Überlegung, ob es nicht rentabler ist, nach Unfällen mit Blechschäden die Kosten aus der eigenen Tasche zu bezahlen. Vor allem bei einwandfreier Sachlage und geringem Sachschaden empfiehlt der Automobilclub von Deutschland (AvD) die gütliche Einigung mit dem Unfallpartner. Zudem läßt sich dadurch sehr oft noch das fällige Bußgeld sparen. Die Polizei muß aber in jedem Falle bei einem Personenschaden hinzugezogen werden.

Wer im Laufe des Jahres einen oder mehrere Unfälle verursacht und die Reparaturkosten für das gegnerische Fahrzeug auslegte, kann einen eventuellen Anspruch auf Kostenerstattung nur bis zum 31. 12. geltend machen. Bei Dezemberschäden kann man sich mit der Benachrichtigung bis zum 31.1.1978 Zeit lassen. Dabei ist allerdings zu beachten: Für die Rückstufung im Schadenfreiheitsrabatt ist der Zeitpunkt der Schadenmel-



Für zwei Drittel aller Stadtkinder ist die Straße auch Spielplatz. Und als Ursache für jeden zehnten tödlichen Kinderunfall wird „Spielen auf oder neben der Fahrbahn“ genannt. Trotz aller Bemühungen um mehr Spielplätze läßt es sich nicht immer vermeiden, daß Stadtkinder ihren Spieltrieb in unmittelbarer Nähe der elterlichen Wohnung, also auf der Straße, austoben. Und dann wird der Verkehr zur Nebensache ... Autofahrer müssen immer mit spontanen Reaktionen spielender Kinder rechnen, um sie so vor schweren Unfällen zu schützen. Rücksicht der Erwachsenen den jüngsten Verkehrsteilnehmern gegenüber ist auch das Motto der Verkehrssicherheitsaktion 1977 des Deutschen Verkehrssicherheitsrates „Punkt für Punkt mehr Partnerschaft“.

Foto: DVR

dung und nicht der Unfalltag entscheidend. Geht also die Schadenmeldung noch 1977 bei der Versicherung ein, so erfolgt die Rückstufung im kommenden Jahr. Wer 1978 den Schaden meldet, wird erst 1979 zurückgestuft. Wie sich die Autofahrer nach dem Unfall ohne Personenschaden verhalten sollten und was zu tun ist, hat der AvD in sieben Tips zusammengefaßt.

In einem Unfallprotokoll folgende Tatsachen festhalten: Ort, Zeit, Witterung, Straßenzustand sowie Angaben über das gegnerische Fahrzeug, dessen Fahrer, Halter und Versicherung.

Wenn möglich Skizze anfertigen und Fotos von der Unfallstelle machen.

In jedem Fall Namen und Adressen von eventuellen Zeugen notieren, bevor diese

sich aus dem Staub machen. Falls Polizei hinzugezogen wird, Name und Dienststelle des Beamten aufschreiben.

Ist keine gütliche Einigung möglich, niemals eine Schuldanerkennung unterschreiben oder mündlich abgeben.

Kennt der Unfallbeteiligte seine Versicherung nicht, dann den Zentralruf der Autoversicherer anrufen: Berlin 030/3 43 10 43, Dortmund 0231/52 84 84, Frankfurt 0611/72 51 51, Hamburg 040/33 66 44, Köln 0221/12 30 91, München 089/33 30 66, Stuttgart 0711/ 28 33 99.

Vom Unfallgegner verlangen, daß er seine Versicherung unmittelbar benachrichtigt.

Diese Versicherung außerdem so schnell wie möglich davon unterrichten, in welcher Werkstatt der Wagen repariert werden soll. AvD

Stoßdämpfer-Krankheiten

Viele Autofahrer bekommen diese lebenswichtigen Teile ihres Fahrzeuges ebenso selten zu Gesicht wie die Sprungrahmen ihrer Betten, und mit beiden verhält es sich wie mit so vielen wesentlichen Dingen des Lebens, erst wenn sie nicht da sind, werden sie vermißt. Die Rede ist von den Stoßdämpfern der Automobile – den anonymen Lebensrettern. Daß dieser hohe Anspruch gerechtfertigt ist, kann nur ermesen, wer die Funktion der Stoßdämpfer kennt. Die allgemein gültige Meinung, sie hätten lediglich die Aufgabe, unerwünschte Erschütterungen und Schläge zu absorbieren, ist nur bedingt richtig; sie sorgen vielmehr für einen guten und vor allem ständigen Kontakt der Räder mit der Fahrbahn. Bei schadhafte Stoßdämpfern ist der Wagen nicht mehr in der Lage, auf Lenkbewegungen entsprechend richtig zu reagieren. So kann es bei flotter Kurvenfahrt geschehen, daß der Wagen ausbricht. Beim Bremsen können die Hinterräder vom Boden abheben und dadurch den Bremsweg entsprechend verlängern. Bei einer Notbremsung kann der Zustand der Stoßdämpfer über Leben und Tod bestimmen. Diese Tatsache läßt die Aussage des TÜV Rheinland, daß jedes dritte getestete Fahrzeug Mängel an den Stoßdämpfern ausweist, in einem erschreckenden Licht erscheinen. Die große Gefahr steckt vor allem in der schleichenden Dämpfer-Krankheit, denn in nur ganz wenigen Fällen versagen die Stoßdämpfer von einem Augenblick auf den anderen ihre Dienste. Sie ermüden im Laufe der Zeit, und deshalb erkennt der Laie die Gefahr erst sehr spät.

Daran erkennt man kranke Stoßdämpfer: Springen der Räder, flatternde Lenkung, Versetzen in der Kurve, Nachschwingen der Karosserie, Anhebung des Hecks bei abrupter Bremsung, ungleichmäßiger Reifenabrieb, außergewöhnliche Seitenwindempfindlichkeit und ölverschmierte Stoßdämpfer. Dann aber nichts wie ab in die Werkstatt. AvD



Jetzt ist es am schönsten: Urlaub in der ruhigeren und billigeren Nachsaison.

Das Auto steht im Blickpunkt

Zur 47. Internationalen Automobil-Ausstellung 1977 in Frankfurt

Ob Pkw oder Nutzfahrzeug – das Automobil ist zum festen Bestandteil unseres Lebens geworden und alle Vorausschätzungen deuten darauf hin, daß bei der Bewältigung des Verkehrs von morgen dem Kraftfahrzeug eine noch größere Bedeutung zufallen wird als bisher, vor allem im Bereich des Individualverkehrs. Daß der Trend zum eigenen Auto unvermindert anhält und der Motorisierungswille ungebrochen ist, verdeutlichen am besten die Neuzulassungszahlen der letzten Monate.

Jedem, der motorisiert ist oder sich motorisieren will, bietet die alle zwei Jahre in Frankfurt stattfindende Internationale Automobil-Ausstellung Gelegenheit, sich einen Gesamtüberblick über das breitgefächerte Angebot auf dem Automobilmarkt zu verschaffen. In diesen Tagen – vom 15. bis zum 22. September – findet sie zum 47. Male statt. Zum ersten Male wurden in Deutschland im Jahre 1897 Kraftfahrzeuge ausgestellt, und zwar in Berlin.

Frankfurt am Main ist seit 1951 Schauplatz internationaler Automobil-Ausstellungen. Die 47. IAA 1977 ist die einzige große europäische Automobil-Ausstellung im Herbst dieses Jahres, nachdem der Automobilsalon Paris, nunmehr in zweijährigem Turnus, 1978 durchgeführt wird und die bisherige Londoner Motor Show

erst wieder 1978 in Birmingham eine Neuauflage erlebt.

Die Skala der auf der 47. IAA gezeigten Produkte umfaßt neben Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen wieder Anhänger und Aufbauten, Fahrzeugteile und Fahrzeugzubehör, Werkzeuge und Geräte für die Instandsetzung, Prüfung und Pflege der Fahrzeuge, Erzeugnisse der Kautschukindustrie, der chemischen Industrie sowie der Mineralölindustrie, soweit sie im oder am Fahrzeug Verwendung finden, schließlich Fachbücher, Fachzeitschriften und ähnliche Verlagserzeugnisse aus den Gebieten Kraftverkehrstechnik, der Kraftverkehrswirtschaft, des Kraftverkehrsrechts und des Automobilsports.

Als Ausstellungsfläche stehen der 47. IAA insgesamt 180.000 Quadratmeter in Hallen und im Freigelände zur Verfügung, das sind etwa 17.000 Quadratmeter mehr als 1975 bei der 46. IAA. Diesmal sind rund 1.100 Firmen aus 26 Ländern vertreten, darunter alle Automobilhersteller der Welt von Rang und Namen. (Natürlich auch unser Unternehmen mit seinem gesamten Produktionsprogramm.) Zum Vergleich: 1975 zeigten in Frankfurt 913 Hersteller aus 27 Ländern ihre Produkte. (Wir werden im nächsten Heft darauf zurückkommen.)



Ein vor und nach jeder Schicht stark frequentierter Verkehrsknoten ist der Ampelbereich zwischen PEK und altem Prüffeld. Zu dem Opel-Berufsverkehr kommt hier noch der Durchgangsverkehr auf der B 43. Vorsicht und Rücksichtnahme auf die von allen Seiten ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmer ist hier besonders geboten. Auf dem Bild abfließender Verkehr nach der Frühschicht in Richtung Mainz-Wiesbaden, Böllenseesiedlung, Kurt-Schumacher-Ring und Groß-Gerau – Darmstadt.



„Es ist schon sechs nach 8 – bald werden die VV-Kästen geleert. Es ist also höchste Zeit, IHREN Vorschlag einzuwerfen. Vielleicht wird er ein Volltreffer! Schon mancher, der nicht recht an sein Glück glauben wollte, wurde von der Nachricht überrascht, daß für seine Idee die Höchstprämie gezahlt wird. Vielleicht sind Sie morgen der nächste!“

Rückstand

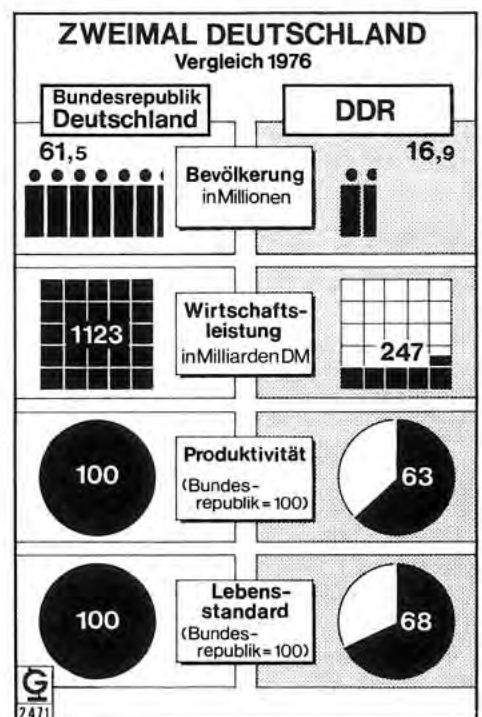
Von Konzernen ausgebeutet und von Arbeitslosigkeit geschüttelt – dieses Bild der Bundesrepublik Deutschland malen die Propaganda der DDR und ihre politischen Ableger bei uns tagtäglich.

Die eine entscheidende Aussage fehlt freilich dabei, in der sich der Sinn allen Wirtschaftens ausdrückt, die Aussage über die Höhe des Lebensstandards in beiden Teilen Deutschlands. Die DDR-Regierung müßte dabei ihrer Bevölkerung eingestehen, daß sie einen erheblichen Rückstand hat, mehr noch, daß dieser Rückstand chronisch ist.

Wie das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung kürzlich errechnete, liegt der private Verbrauch je Einwohner in der DDR um ein Drittel niedriger als in der Bundesrepublik und ist in den letzten zehn Jahren auch nicht um ein Prozent näher an den westdeutschen herangekommen – trotz des Konjunkturreinbruchs hierzulande.

Die DDR-Bevölkerung zahlt mit ihrem niedrigen Lebensstandard für eine Planwirtschaft, der es nicht gelingt, je Beschäftigten eine ähnlich hohe Produktivität zu erreichen wie diesseits der Grenze. (Rückstand 100 zu 63.) Dies erklärt auch

das Auseinanderklaffen von Bevölkerung und Wirtschaftsleistung; die DDR-Einwohnerzahl beträgt 27,5 Prozent der westdeutschen, die gesamte Wirtschaftsleistung aber nur 22 Prozent – wobei noch anzumerken ist, daß in der DDR ein beträchtlich größerer Teil der Bürger erwerbstätig ist als bei uns. Globus



Satzungsänderung der Kranken- Zuschußkasse

Die Vertreterversammlung der Kranken-Zuschuß-Kasse hat in ihrer Sitzung am 12. Juli 1977 den 1. Nachtrag zu der ab 1. November 1975 gültigen Satzung beschlossen.

I. Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Name, Sitz, Rechtseigenschaft, Zweck, Geschäftsjahr und Bekanntmachungen der Kasse

Ziffer (3) erhält folgende Fassung:

„Das Geschäftsjahr der Kasse erstreckt sich auf die Bundesrepublik Deutschland

einschließlich Berlin (West). Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.“

III. Verfassung und Geschäftsführung

§ 8 Obliegenheit der Vertreterversammlung

Ziffer (2) g) erhält folgende Fassung:

„die Bestellung des Geschäftsführers und der Stellvertreter durch den Vorstand zu bestätigen,“

Seitherige Ziffer (2) g) wird Ziffer (2) h) § 11 Geschäftsführung des Vorstandes

Ziffer (2) erhält folgende Fassung:

„Der Vorstand bestellt für die allgemeine Geschäftsführung einen bevollmächtigten Geschäftsführer der Kasse. Die Bestellung stellvertretender Geschäftsführer ist zulässig. Die Bestellung des Geschäftsführers und der Stellvertreter ist von der Vertreterversammlung zu bestätigen.“

V. Leistungen der Kasse

B. Krankenhilfe für Mitglieder

§ 27 Sonderfonds

Ziffer (2) erhält folgende Fassung:

„Diesem Fonds sind jährlich mindestens 1,5 % der Beitragseinnahmen zuzuführen; es sollen jedoch insgesamt nicht mehr als DM 1.200.000,— angesammelt werden.“

C. Krankenpflege für Familienangehörige § 31 Sonderfonds für Familienangehörige

Ziffer (2) erhält folgende Fassung:

„Diesem Fonds sind jährlich mindestens 1 % der Beitragseinnahmen zuzuführen; es sollen jedoch insgesamt nicht mehr als DM 300.000,— angesammelt werden.“

Die Aufsichtsbehörde hat diesen Beschluß am 25. Juli 1977 genehmigt. Die Änderungen treten mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Dr. H. D. Scholl
Vorsitzender des Vorstandes

R. Hahn
Vorsitzender des Aufsichtsrates

WIR GEDENKEN

Rüsselsheim

Jakob Jungmann, Rentner
geb. 22.12.06 gest. 19.6.77

Heinrich Bohrmann, Rentner
geb. 26.4.98 gest. 20.6.77

Jakob Haller, Rentner
geb. 19.11.96 gest. 29.6.77

Jakob Eisinger, Rentner
geb. 7.2.04 gest. 30.6.77

Ludwig Weber, Rentner
geb. 11.6.11 gest. 2.7.77

Alfred Wolf, Achsenbau
geb. 13.2.53 gest. 2.7.77

Philippine Knoblauch, Rentnerin
geb. 27.2.02 gest. 3.7.77

Werner Rothe, Vergaserbau
geb. 13.9.20 gest. 3.7.77

Karl Schneider, Z. Masch.-Abt.
geb. 2.5.20 gest. 3.7.77

Günter Orff, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 14.1.27 gest. 4.7.77

Erich Fengler, Rentner
geb. 25.2.99 gest. 5.7.77

Jakob Schäfer, Rentner
geb. 12.10.88 gest. 7.7.77

Franz Müller, Rentner
geb. 15.12.18 gest. 8.7.77

Jaromil Proks, Werksanlagen
geb. 10.9.24 gest. 8.7.77

Philipp Hahn, Rentner
geb. 28.10.00 gest. 9.7.77

Norbert Ellermann, Elektr. Abt.
geb. 23.3.53 gest. 10.7.77

Karl-Heinz Burk, Lackiererei
geb. 7.7.52 gest. 12.7.77

Oswald Tautz, Rentner
geb. 22.7.07 gest. 12.7.77

Klaus Lederer, Wagenendmont.
geb. 11.5.57 gest. 13.7.77

Josef Roos, Rentner
geb. 18.9.05 gest. 13.7.77

Irmgard Winkler, Rentnerin
geb. 25.8.22 gest. 14.7.77

Jakob Barth, Rentner
geb. 28.7.05 gest. 17.7.77

Heinrich Keller, Rentner
geb. 21.3.00 gest. 17.7.77

Heinrich Koch, Rentner
geb. 20.4.08 gest. 17.7.77

Heinz Schneider, Werkzeugb.
geb. 17.1.27 gest. 17.7.77

Lothar Haubert, Wagenendmont.
geb. 23.5.58 gest. 18.7.77

Erich Winter, Werkzeugbau
geb. 3.5.16 gest. 18.7.77

Wilhelm Oltmann, Rentner
geb. 7.3.96 gest. 19.7.77

Heinrich Ochs, Rentner
geb. 2.4.01 gest. 20.7.77

Karl Eberling, Rentner
geb. 21.12.13 gest. 21.7.77

Friedrich Daum, Rentner
geb. 4.6.90 gest. 24.7.77

Hans-Werner Körber, Gerippeb.
geb. 4.8.45 gest. 24.7.77

Friedrich Neidhardt, Rentner
geb. 4.7.11 gest. 25.7.77

Heinrich Spindler, Rentner
geb. 10.2.88 gest. 25.7.77

Wilhelm Fischer, Rentner
geb. 6.10.07 gest. 26.7.77

August Görtler, Rentner
geb. 2.9.02 gest. 26.7.77

Anton Grünewald, Rentner
geb. 26.8.99 gest. 26.7.77

Karl Fischer, Rentner*
geb. 27.10.02 gest. 28.7.77

Paul Hoffmann, Rentner
geb. 15.5.95 gest. 29.7.77

Max Niemella, Rentner
geb. 12.1.07 gest. 29.7.77

Jakob Hartmann, Rentner
geb. 26.7.11 gest. 31.7.77

Else Schwarz, Polsterei
geb. 16.1.24 gest. 1.8.77

Heinrich Jann, Rentner
geb. 11.8.94 gest. 2.8.77

Helmut Thiergart, Betriebsschl.
geb. 22.11.15 gest. 2.8.77

Georg A. Neher, Rentner
geb. 8.1.03 gest. 3.8.77

Friedrich Schell, Instandhaltung
geb. 12.1.29 gest. 3.8.77

Walter Wohlrab, Lackiererei
geb. 21.2.16 gest. 4.8.77

Gustav Herrlich, Rentner
geb. 8.12.95 gest. 5.8.77

Michael Allmann, Rentner
geb. 7.12.07 gest. 6.8.77

Willi Bayer, Instandhaltung
geb. 14.2.34 gest. 6.8.77

Walter Debus, Rentner
geb. 21.8.00 gest. 8.8.77

Kurt Seidler, Rentner
geb. 21.3.15 gest. 8.8.77

Wilhelm Wenzel, Rentner
geb. 8.11.09 gest. 8.8.77

Lothar Velte, Rentner
geb. 15.7.09 gest. 9.8.77

August Huf, Rentner
geb. 21.12.94 gest. 10.8.77

Georg Raaf, Rentner
geb. 1.4.05 gest. 10.8.77

Georg Dammel, Rentner
geb. 4.8.05 gest. 11.8.77

Konrad Mähn, Rentner
geb. 27.6.14 gest. 11.8.77

Willi Wollstadt, Rentner
geb. 19.11.11 gest. 11.8.77

Peter Breisch, Rentner
geb. 13.3.02 gest. 12.8.77

Nikolaus Rehm, Rentner
geb. 31.12.05 gest. 13.8.77

Wilhelm Konrad, Rentner
geb. 27.4.09 gest. 17.8.77

Alwin Hampel, Rentner
geb. 21.11.01 gest. 18.8.77

Martin Hummel, Rentner
geb. 15.2.92 gest. 19.8.77

Ambrosius Coy, Rentner
geb. 8.10.11 gest. 21.8.77

Peter Leitschuh, Rentner
geb. 13.4.03 gest. 21.8.77

Josef Meier, Rentner
geb. 17.1.14 gest. 21.8.77

Karl Buyer, Rentner
geb. 12.2.13 gest. 22.8.77

Josef Filz, Rentner
geb. 30.3.01 gest. 22.8.77

Adam Höflich, Rentner
geb. 1.11.95 gest. 22.8.77

Bochum

Wolfgang Estner, Kar.Werk
geb. 4.12.55 gest. 15.7.77

Dieter Nolte, Werksanlagen
geb. 22.3.39 gest. 29.7.77

Ernst Nikutta, Mat.-u.Prod.Ktr.
geb. 30.12.23 gest. 7.8.77

Kaiserslautern

Werner Nicklas, Transportabt.
geb. 7.9.49 gest. 29.7.77



WERK BOCHUM



GM-Executive Vice President Reuben R. Jensen stattete unseren Bochumer Werken am 31. August einen Kurzbesuch ab. Unser Bild zeigt ihn (Mitte) im Achsenbau im Werk II zwischen Gesamtwerksleiter F. Beickler und Werksleiter T. R. Faber bei der Diskussion über die Fertigung der dort ausgestellten Kadett- und Manta/Ascona-Achsen.

Wettkampftag für die Auszubildenden

Wie alljährlich fand Ende August auf dem Sportplatz „Am Hessenteich“ in Bochum-Langendreer – unweit von Werk II – wieder das Sportfest der Auszubildenden statt. Der Regen hatte eine Woche vorher den Kampftag zunichte gemacht. Diesmal schien die Sonne. Die Ausbilder der Abteilung Berufsausbildung hatten schon Wochen vorher mit den Vorbereitungen begonnen. Darum konnte alles wie am Schnürchen laufen.

Annähernd 300 Jugendliche haben mitgemacht. Gewertet wurde nach den Aus-

schreibungen der Bundesjugendspiele. Außer Dreikampf, 400 m, 800 m, 1.500 m, 3.000 m und 5.000 m Läufen gab es drei Fußballspiele, die den zweiten Teil des Sportfestes bildeten. Während es am Vormittag bei den Einzelkämpfen ziemlich ruhig zuging, herrschte am Mittag und Nachmittag bei den Fußballspielen Stimmung im Stadion: Zwischenrufe, Applaus, Anfeuerung der Spieler durch die Zuschauer.

Bei der Siegerehrung wurden die Riegenbesten mit einem Preis bedacht. Sie be-

kamen „Das Jahrbuch der Leichtathletik“. Geehrt wurden außer den Auszubildenden auch die Ausbilder. Sie waren mit gutem Beispiel vorangegangen und hatten selbst mitgemacht. Ihnen wurde das Mehrkampfabzeichen in Bronze, Silber und Gold verliehen.

Durch das Mittagessen und die Getränke, für die die Abteilung Werksverpflegung gesorgt hatte, bekam die Veranstaltung den „festlichen Rahmen“. Dr. B. Prein, der Leiter der Personal- und Sozialabteilung, stattete dem Kampftag einen Besuch ab.



Zum Dreikampf gehörte das Kugelstoßen.



Fußball war Trumpf.



Kurz vor dem Start zum großen Lauf.

Personalien



H. Linnemann M. Diehl



G. Parthesius G. Riemann

Der Betriebsleiter Karosserie-Rohbau, A. Klementz, ist am 31. Juli 1977 nach 30jähriger Tätigkeit im Unternehmen in den Ruhestand getreten. Die Nachfolge wurde wie folgt geregelt:

H. Linnemann wurde ab 1. August 1977 zum Betriebsleiter Unterzusammenbauten, Karosserieschweiß- und Gerippelinie ernannt. — M. Diehl ist zum gleichen Datum zum Betriebsleiter Karosserie-Rohbau und Lackiererei ernannt worden und hat zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben in der Lackiererei nun auch offiziell die Leitung des Karosserie-Rohbaus übernommen, die ihm bisher kommissarisch übertragen war. Beide Herren berichten dem Hauptbetriebsleiter Karosseriewerk, H. Hüskes.

G. Parthesius wurde ab 1. August 1977 zum Nachtschichtbetriebsleiter Werk Bochum ernannt. Er berichtet an H. G. Dörr, Leiter der Fertigung und technischen Bereiche.

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

Essenausgabe

Um den in Nachtschicht arbeitenden Werksangehörigen die Möglichkeit zur Teilnahme an der Werksverpflegung zu geben, wird seit Anfang September 1977 im Speisesaal D 4 (Werk I) und im Speisesaal L 1 (Werk II) in der Zeit von 21.30 bis 22.00 Uhr zusätzliches Essen ausgegeben.



RÜCKSCHAU AUF DIE WERKSFERIEN

Kein Dornröschenschlaf ...

In den 3 Wochen, als in unseren Bochumer Werken die Bänder stillstanden und der größte Teil der Belegschaft im Norden, Süden, Westen oder Osten oder auch zu Hause Urlaub machte, lag das Werk keineswegs im Dornröschenschlaf. Dringende Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten mußten ausgeführt werden. So wurde zum Beispiel für kurze Zeit die elektrische Energieversorgung unterbrochen. Revisionsarbeiten und TÜV-Untersuchungen machten es erforderlich, die Industrieheizung für Tage außer Betrieb zu setzen. Außerdem mußte die Gebrauchswasserversorgung unterbrochen werden. Der Sprinkler- und Hydrantenring ist über einen Notwasseranschluß versorgt worden.

Umbauten wurden an der Abfallverbrennungsanlage vorgenommen. Eine Großbaustelle war die Lackiererei im Karosseriebau. Um einen besseren Arbeitsab-

lauf zu gewährleisten, ist eine Änderung der Verfahrensweise vorgenommen worden. Das Trennen der Förderer in zwei Fertigungskreise, die Änderung verschiedener Be- und Entlüftungsanlagen sowie der Einbau von Kühlaggregaten bringen eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Daß es keinen Dornröschenschlaf im Werk gegeben hat, mögen auch folgende Zahlen verdeutlichen: Um eine termingerechte Abwicklung der Arbeiten allein in der Lackiererei zu gewährleisten, waren für eigene Kräfte und Fremdfirmen 7.800 Konstruktionsstunden, 3.700 Stunden zur Bauüberwachung, 2.150 Stunden für die Brandüberwachung durch die Feuerwehr und insgesamt 62.100 Lohnstunden erforderlich.

Unsere Bilder zeigen einen Teil der Baustelle Lackiererei (oben) und die fertiggestellten Anlagen (unten) bei Arbeitsaufnahme am 15. August.



Das Freizeitzentrum Kemnade

Im Süden Bochums wird im Ruhrtal in den nächsten Jahren ein Stausee entstehen, der eine Größe von ca. 125 ha haben wird. 1929 gab es bereits einen Entwurf für einen solchen See, der 1934 vorerst wieder aufgegeben wurde. 1963 wurden die Überlegungen im Zusammenhang mit der Planung der Ruhr-Universität Bochum wieder aufgenommen. Wegen der regionalen Bedeutung für die Ruhrgebietsbevölkerung wurde das Vorhaben von der Landesregierung aufgegriffen und in das NRW-Programm aufgenommen. Für das gesamte Projekt zeichnet die Freizeitzentrum Kemnade GmbH verantwortlich, deren Gesellschafter die Stadt Bochum, die Stadt Witten, der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk und der Ruhrverband sind. Das gesamte Gebiet liegt im Schnittpunkt des Ruhrtales, des sogenannten Ölbachtals und des langgestreckten Lottentales.

Auch ein Hafenbecken

Der Kemnader See mit einem Stauinhalt von 3 Millionen m³ ist vergleichbar mit dem Harkort- bzw. Hengstey-See. Er wird eine mittlere Breite von 430 m und eine Länge von 3,5 km haben. Die Seefläche wird so ausgebaut, daß Ruder-Regatten durchführbar sind. Durch eine Erweiterung im nordöstlichen Bereich soll ein ca. 15 ha großes Hafenbecken geschaffen werden. Hier sollen alle Anlagen für den Wassersport entstehen. Die Planung und den Bau des See hat die Freizeitzentrum Kemnade GmbH dem Ruhrverband in Essen übertragen. Umfangreiche Berechnungen und Ermittlungen waren erforderlich. Die Technische Universität Karlsruhe hat daran maßgeblich mitgewirkt. Gemeinsam mit Fachfirmen des Stahlwasserbaues wurde eine zweckmäßige und sichere Konstruktion für das Wehr und die Stauklappen entwickelt. Erkundet wurden auch die Bodenverhältnisse im gesamten Bereich des Sees und des Absperrbauwerkes. Man hat insgesamt 200 Bohrungen niedergebracht, die aneinandergereiht eine Strecke von ca. 2.250 m ergeben. Aus diesen Bohrungen konnten die Verteilung des Mutterbodens, des Auelehms und des Ruhrschotters sowie die Oberkante des anstehenden Karbons bestimmt werden. Es ist von großer Bedeutung, vorher zu planen, wo der Bodenaushub, der beim Bau des Sees in einer Größenordnung von rund 4 Millionen m³ anfällt, landschaftsgerecht wieder eingebaut wird. Die in dem Gebiet vorhandenen Ölbachteiche des Ruhrverbandes werden verlegt. Sie dienen als zusätzliche

Reinigungsstufe des Klärwerkes Ölbachtal, das etwa 500 m talaufwärts neu entsteht.

Rund um den See

Eng verknüpft mit dem neuen See sollen Freizeitanlagen entstehen. Es soll eine Kombination von Wasserflächen für den Wassersport mit zahlreichen Freizeiteinrichtungen an den Uferbereichen werden.

Ein Schwerpunkt wird der Bereich des geplanten Hafenbeckens sein. Es soll ein Hallen-Freibad mit möglichst vielen zusätzlichen Freizeiteinrichtungen entstehen. Ein weiterer Schwerpunkt – Freizeit für jedermann – wird mit Einrichtungen für Freizeitspiele und Freizeitsport sowie für die Geselligkeit ausgebaut. Dabei werden Anlagen erstrebt, die möglichst ganzjährig betrieben werden können. Es sollen Angebote für alle Altersgruppen geschaffen werden. Am sogenannten „Haus Herbede“ – ein erhaltenswertes altes Gebäude – wird ein weiterer Schwerpunkt entstehen. Bei der Ausgestaltung sollen hier Spiel und Sport im Vordergrund stehen. Wegen der Nähe zu Wohngebieten sind hier auch Anlagen für den Vereinssport geplant. In das Projekt wird auch die alte Wasserburg „Haus

Kernade“ – daher auch der Name des Freizeitentrums Kemnade –, in der sich heute schon ein Heimatmuseum und eine Burggaststätte befinden, einbezogen.

Vielfältige Verkehrsverbindungen

Darüber hinaus soll südlich des Sees, mit einer Fußgängerbrücke über die Autobahn hinweg mit dem Seeufer verbunden, ein Geselligkeitsbereich mit Cafe, Fest- und Veranstaltungsplatz, Spielwiese, Spielberg u.a. entstehen. Dieser Bereich ist Bestandteil eines achsialen Grünzuges, der sich bis zum oberen Stadtteil Herbede fortsetzt.

Alle Schwerpunkte werden verkehrsmäßig über vorgelagerte Parkplätze direkt erreichbar sowie untereinander und mit dem See durch ein Rundwander- und Radweg sowie Schiffsverkehr verbunden sein. Um eine Vielfältigkeit an Erlebnismöglichkeiten zu erzielen, sind die Rundwege als Seeuferweg und als Ruhrhöhenweg geplant. Es wird angestrebt, auch die Ortslagen durch Wegeverbindungen und öffentlichen Nahverkehr mit dem Freizeitzentrum zu verbinden.

Doch alles ist Zukunftsmusik. Bis zur Fertigstellung des gesamten Projekts werden noch Jahre vergehen. Begonnen wurde bereits mit dem Bau des Wehrs an der Westseite des gesamten Gebietes (unser Bild). Bei Spaziergängen im Ruhrtal oder bei einem Besuch von Haus Kemnade kann man die in Bau befindlichen Anlagen schon besichtigen und sich ein ungefähres Bild von dem großen Freizeitzentrum machen.



Das Wehr des Kemnader Stausees entsteht. Beim Einsetzen der Stauklappen wurde kürzlich ein kleines „Richtfest“ mit zahlreicher Prominenz gefeiert.

Elektronik-Lehrgang

Um den steigenden Anforderungen auf dem Gebiet elektronischer Einrichtungen in unserem Werk zu begegnen, wird interessierten Werksangehörigen die Teilnahme an Elektroniklehrgängen ermöglicht. Sie werden in Verbindung mit dem Berufsförderungswerk Hamm GmbH durchgeführt. Die Lehrgänge haben Mitte dieses Monats begonnen. Sie werden an ca. 20 Samstagen von 8.00 bis 13.00 Uhr im Lehrsaal 1 der Ersatzteile- und Zubehörabteilung durchgeführt. Später wird an 13 Samstagen ein Labor-Praktikum im Berufsförderungswerk Hamm durchgeführt. Die Teilnehmer erhalten nach Ableistung von Zwischen- und Abschlußprüfung (Abschlußprüfung vor einer unabhängigen Gutachterkommission der Technischen Hochschule Hannover) als Qualifikationsnachweis einen Elektronik-Paß ausgehändigt. Die Abschlußprüfung wird voraussichtlich für beide Gruppen Ende 1978/Anfang 1979 stattfinden.

Der Unterricht erfolgt außerhalb der Arbeitszeit, eine Vergütung wird nicht gezahlt. Die Kosten für Fahrten nach Hamm trägt der Teilnehmer, die Kosten des Lehrgangs trägt die Firma. Zielsetzung des Lehrgangs ist es, den Teilnehmern Kenntnisse für den Umgang mit elektronischen Steuerungssystemen für Stapel- und Förderanlagen, die Wartung und Instandhaltung von Gleichstrom-Regelantrieben mit Ein- und Mehrquadrantensteuerung, die Reparatur und Wartung von Thyristor-Schweißzeitsteuerungen zu vermitteln. Das Interesse an diesem Lehrgang ist sehr groß.

In wenigen Zeilen

Die bereits angekündigte Blutspendeaktion findet vom 4. bis 6. Oktober im Werk I (Angestellten-Speisesaal D 4) und vom 10. bis 11. Oktober 1977 im Werk II (Angestellten-Speisesaal L 2) statt. Die Meldekarten werden über die Vorgesetzten zurückgegeben; hierauf ist der Termin eingetragen, der für die Blutspende vorgesehen ist.

Programmhefte für das Herbstsemester der Volkshochschule Bochum sind bei der Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21 (Telefon 2407) erhältlich.

Der Zubehörverkauf an Werksangehörige wird künftig im Lohn- und Gehaltsverfahren abgewickelt. Die bisher übliche Barzahlung entfällt.

Ende des Bochum-Teils



„Muschi“ Unterschlupf in der Palette

Die Mitarbeiter unseres Polsterei-Lagers trauten ihren Augen nicht: Eine Katze huschte an ihnen vorbei und verschwand hinter den hohen Regalen. Versuche, das Tier einzufangen, verliefen ergebnislos. Man versuchte es mit Katzenfutter. Kein Erfolg. Selbst das beste Butterbrot brachte sie nicht zum Vorschein. Es mußte ihr aber wohl gefallen, und sie gewöhnte sich an die Umgebung. Sie nahm dann sogar Nahrung an. Und wenn jemand „Muschi“ rief, kam sie. Ein Schlosser hatte sie mal entführt und mit in die Werkstatt genommen. Muschi kam zum Lager zurück. Was sollte man machen? Man gewährte ihr Asyl. Sie wurde gefüttert, bekam eine „Katzen-toilette“ eingerichtet und fühlte sich wohl. Hin und wieder fing sie eine Maus. Dann bemerkten die Kollegen, daß Muschi enorm zunahm. Kenner meinten, daß sie wohl Junge bekommen würde. Aber wo war der Kater? Jetzt wurde sie

besonders gut gepflegt. An einem Tag sah sie so verändert schlank aus. Man folgerte: Sie wird wohl Junge geboren haben.

Aber wo? Das Suchen begann, nichts war zu finden. Es dauerte Tage, dann beobachtete man, daß Muschi in eine Palette kroch, die fast unter dem Dach stand. Das mußte ihr Unterschlupf sein. Richtig, man fand sie hier und dazu vier kleine Kätzchen. In einer Holzkiste wurde ein neues Lager bereitet. Muschi schien damit nicht einverstanden zu sein. Sie schleppte die Kleinen wieder in die Palette. Das Spiel ging hin und her, bis sie den Kollegen der Polsterei vertraute und die neue Wohnung annahm. Hier „fristen“ sie nun allesamt ihr Dasein. Wohlbehütet, gepflegt und versorgt. Für die kleinen Katzen gibt es schon Abnehmer. Man will sie in Kürze mit nach Hause nehmen. Was wird Muschi dann wohl machen, wird sie wieder auf Wanderschaft gehen?

„Pausenspaziergang“ - eigenes Risiko

Das Bundessozialgericht hat am 28.4.77 ein Urteil gefällt (Zeichen: 2 RU 75/75), das sich mit dem Versicherungsschutz beim Verlassen des Werkes während der Pause beschäftigt. Ein Arbeitnehmer hatte zusammen mit einem Kollegen zu Beginn der Mittagspause das Werksgelände verlassen.

Beim Überqueren eines Fußgängerüberweges wurde er von einem Kraftwagen erfaßt und schwer verletzt. Der Mann starb später an den Folgen des Unfalls. Die Berufsgenossenschaft hatte die Entschädigungsansprüche der Hinterbliebenen mit der Begründung abgelehnt, daß solche Spaziergänge der eigenwirtschaftlichen Sphäre zuzurech-

nen seien. Das Landessozialgericht war derselben Meinung. Auch die Revision beim Bundessozialgericht hatte keinen Erfolg: Der Verunglückte sei auf dem zur Zeit des Unfalls als Spaziergang in der Mittagspause zurückgelegten Weg nicht versichert gewesen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundessozialgerichtes besteht auf Wegen, die Versicherte unternehmen, um sich Erholung und Erfrischung zu verschaffen, nur dann Versicherungsschutz, wenn die Wege aus besonderen und mit der betrieblichen Tätigkeit zusammenhängenden Umständen notwendig sind. Also aufpassen, beim Verlassen des Werkes. Der Pausenspaziergang ist eigenes Risiko!



WERK KAISERSLAUTERN

Das Preßwerk in Kaiserslautern

Die Produktionsaufnahme im Werk Kaiserslautern erfolgte bekanntlich im Jahre 1966. Die eingesetzten Maschinen und Einrichtungen waren überwiegend für die Fertigung von Chassis-Teilen bestimmt.

Notwendige Preßteile für die Chassis-Aggregate wurden zu diesem Zeitpunkt auf 50 Pressen gefertigt, die innerhalb des Chassis-Bereiches aufgestellt waren. Durch die Sitzfertigung wurde es dann

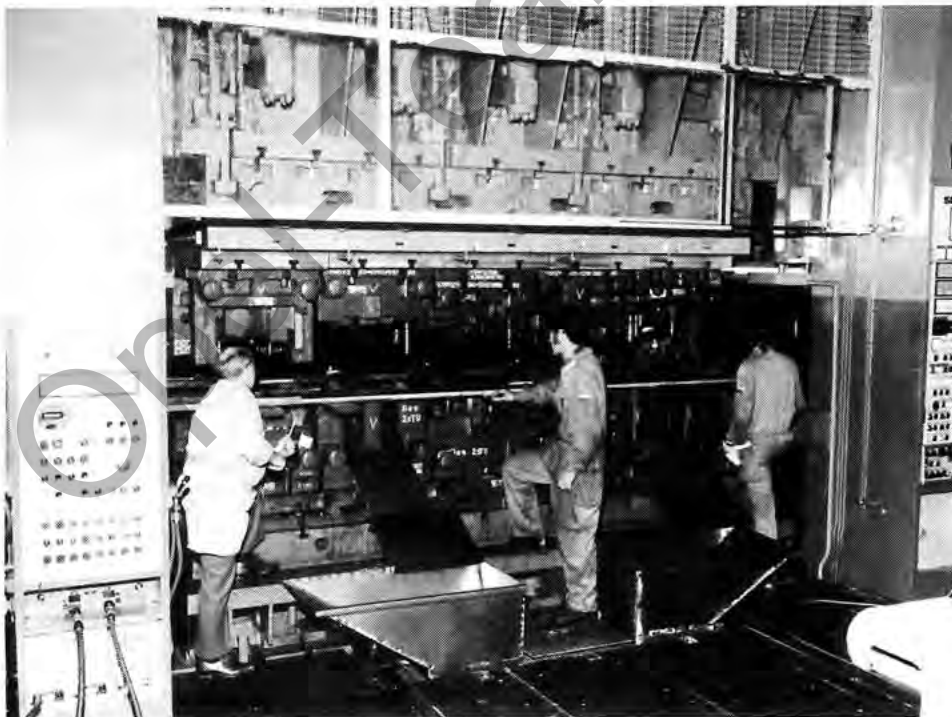
notwendig, im Jahre 1972 ein separates Preßwerk K 19 zu bauen. Die Preßteile für die Sitzfertigung wurden auf zwei neuen Pressenstraßen mit 14 Pressen und einer Schnittpresse gefertigt. Parallel hierzu konnten im Werk Kaiserslautern auch zum ersten Mal größere Preßteile zum Versand in die Montagewerke hergestellt werden.

Jetzt 107 Pressen

Die große Erweiterung auf dem Preßwerkssektor erfolgte jedoch im Jahre 1974. Das bestehende Preßwerk mit zwei Pressenstraßen wurde um sechs Pressenstraßen erweitert. 52 Pressen kamen zur Aufstellung, so daß im Werk Kaiserslautern zusammen mit den bereits installierten Pressen insgesamt 107 Pressen zur Verfügung stehen. Kompliziertere und größere Preßteile konnten nun gefertigt werden, zum Beispiel Lenker oben, Seitenwand innen und Rahmen, Türöffnung. Eingesetzt sind insgesamt ca. 800 Preßwerkzeuge. Von den acht Pressenstraßen können sieben für eine Fließfertigung eingerichtet werden. In den einzelnen Pressenstraßen sind zwischen fünf bis elf Pressen miteinander verkettet. Drei Pressenstraßen können als vollautomatisierte Straßen bezeichnet werden, da das Einlegen und Entnehmen des jeweiligen Preßteiles ohne die Hilfe eines Bedienungsmannes durchgeführt wird.

Die Autolinie

Als Besonderheiten im Preßwerk Kaiserslautern sind die Großraumstufenpresse und die Autolinie zu bezeichnen. Die automatisch arbeitende, vollverkettete Pressenstraße – kurz Autolinie genannt – fertigt auf neun Pressen vier verschiedene Preßteile, die durch vollsynchronisierte Greifereinrichtungen automatisch von einer Presse zur anderen weitertransportiert werden. Die Großraumstufenpresse ist mit 3.600 t Preßkraft die größte ihrer Art in Europa. Auf elf Pressenstufen werden dickwandige Chassis-Teile gefertigt. Dies entspricht dem Arbeitseinsatz von elf Einzelpressen. Entsprechend der Weiterverwendung werden die gefertigten Preßteile entweder im eigenen Werk verarbeitet oder nach den Werken Rüsselsheim, Bochum, Antwerpen und nach Vauxhall, England, verschickt.



Das obere Bild zeigt einen Teil der Pressenstraßen. Darunter die Großraumstufenpresse. Links Obermeister R. Leichtfuß mit zwei Mitarbeitern.

Internationale Besuchergruppen

Als Gäste der Gesamtschule Kaiserslautern weilten Schüler aus unserer englischen Partnerstadt Newham im Juli in Kaiserslautern. Unser oberes Bild zeigt einen Teil der englischen Besucher während des Rundgangs durch unser Werk.

Im Frühjahr dieses Jahres besuchte eine Gruppe jugendlicher Kaiserslauterner Israel. Hier waren sie bei israelischen Familien, die gleichaltrige Kinder hatten, untergebracht. Als Gastgeschenk luden sie nun ihre damaligen Gastgeber nach Kaiserslautern ein. Nun weilten eine Woche lang 17 israelische Jugendliche bei ihren Kaiserslauterner Freunden. Da sie großes Interesse an unserem Werk zeigten, besuchten sie uns gleich nach Ende der Werksferien. Unser Bild zeigt die deutsch-israelische Gruppe vor dem Eingang des Verwaltungsgebäudes. Rechts L. Kasper von der Abteilung Planung und Instandhaltung, der die Gruppe durch unser Werk führte.



Gerade rechtzeitig!

Mitte Juli errichtete der Auto-Club ACE einen Tag lang in unserem Speisesaal K 2 einen Informationsstand für reiselustige Werksangehörige. Hier gab es nun für diejenigen Werksangehörigen, die ihren Urlaub nicht zu Hause verbringen wollten, viel Interessantes für den Urlaub, angefangen vom neuesten Autoreiseatlas bis zu den Benzingutscheinen. Ebenso wurden komplette Sicherheitseinrichtungen wie Feuerlöscher, Warndreiecke und Abschleppseile ausgestellt. Unser Bild zeigt den immer stark umlagerten Informationsstand des ACE.

Ende des Kaiserslautern-Teils

Fortsetzung von Seite 2

„Durch unser Investitionsprogramm werden keine Arbeitsplätze vernichtet“

Abschließend streifte Waters das vor einiger Zeit angekündigte Investitionsprogramm: „Noch ein kurzes Wort zu unseren Investitionsplänen in Höhe von DM fünf Milliarden bis 1982: Wir möchten hier noch einmal ausdrücklich betonen, daß durch diese kapitale Investition nicht etwa Arbeitsplätze vernichtet werden, sondern daß über die erzielbaren Rationalisierungseffekte hinaus zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Die fünf Milliarden DM werden für zahlreiche Einzelvorha-

ben ausgegeben werden. Bitte verstehen Sie, daß wir aus Wettbewerbsgründen unsere Planungen nicht publik machen können. Lassen Sie uns jedoch ein Beispiel anführen. Wir haben die Absicht, unsere Produktionskapazität für Diesel-Motoren bis Ende nächsten Jahres zu verdoppeln. Sie sehen also, daß wir weiter unseren Expansionskurs verfolgen. Damit beweisen wir, daß wir an die weitere Entwicklung des Automobils und die wirtschaftliche Kraft Europas glauben. Wir werden Kapazi-

tätsgenpässe abbauen, bestehende Arbeitsplätze verbessern und sichern und darüber hinaus zusätzliche Arbeitsplätze schaffen.“ Bis Ende dieses Jahres wird, so der Generaldirektor auf eine Journalistenfrage weiter, mit einer Gesamtbelegschaft von rund 61.000 Mitarbeitern zu rechnen sein. Auf der Pressekonferenz wurden die Erwartungen für 1978 als positiv bezeichnet, wenn auch mit etwas niedrigeren Zahlen als 1977 gerechnet werden müsse.

„Qualität ist das Anständige“



Nichts wird dem Zufall überlassen

Ein wesentlicher Beitrag für Qualität und Zuverlässigkeit unserer Fahrzeuge ist die „Maßhaltigkeit“ aller Einzelteile und Untereinbauten. Um sie zu garantieren, stehen der Produktion und der Inspektion ein großer Lehnepark zur Verfügung – angefangen von der kleinen Rachenlehre bis zur Kontrollvorrichtung für die komplette Karosserie. – Vor ihrem Einsatz in der Fertigung werden alle Kontrolleinrichtungen auf modernsten Anlagen in den Meßräumen der Qualitätskontrolle vermessen, mit den Zeichnungsvorschriften verglichen und, wenn sie einwandfrei sind, zur Verwendung freigegeben. Ihre absolute Maßhaltigkeit ist Voraussetzung für die Fertigungsgenauigkeit.

Neben der ständigen routinemäßigen Kontrolle aller Lehren und Kontrollvorrichtungen am Einsatzort oder auch im Meßraum werden zusätzlich in bestimmten Abständen auch Einzelteile und Zusammenbauten direkt vermessen, wie auf dem Bild eine Manta-Karosserie auf der Karosserie-Meßmaschine der Rüsselsheimer Qualitätskontrolle K 40. (Im Bild rechts Mitarbeiter G. Körner, links Mitarbeiter H. Illig.) Alle diese Maßnahmen tragen dazu bei, daß nichts dem Zufall überlassen wird. Beginnende Abweichungen werden erkannt, Produktion oder Instandhaltung können sie rechtzeitig abstellen.