

OPEL POST

8/9
79

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

Herrn
Dr. L. Dietze
Werkberufsschule



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

Azubis verabschiedet	4
Wichtiges Gurturteil	5
Personalien	6
Kontaktstudium	7
IAA-Vorschau	9
Opel Kredit Bank	10
Eine gute Idee	12
Vortragsvorschau	13
Theaterkartenvermittlung	14
Rückschau Werksferien	15
Dies + Das	16
Bei uns zu Haus	17
Serie „Kfz-Technik“	18
Am Lenkrad	21
Jugendversammlung	23
Jubilare — Ruhestand	24
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26
Werk Kaiserslautern	30

TITELBILD

Für viele Käufergruppen geradezu maßgeschneidert: der neue Kadett. Der jüngste Sproß unseres Hauses wurde in den beiden letzten Augustwochen Presse und Händlern (siehe nebenstehend und Seite 3) sowie Anfang September der Öffentlichkeit vorgestellt. Auf der in diesen Tagen beginnenden Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt wird er Mittelpunkt des Opel-Standes und sicher auch eine der Attraktionen der Messe sein. Auf den gelben Innenseiten dieses Heftes viele Einzelheiten sowie wichtige Zahlen und Daten über den Neuen, den ein Tester „Klassenbester“ unter den Schrägheckwagen nannte. (Zitat Seite 3.)

VERKAUF VON JAHRESWAGEN

Urteil löste Unruhe aus

Zu erheblicher Unruhe unter unserer Belegschaft hat ein Urteil des Bundesfinanzhofes geführt, in dem das höchste deutsche Steuergericht einen Werksangehörigen einer Automobilfabrik zur Zahlung von Umsatzsteuer auf den bei Verkauf eines Jahreswagens erzielten Erlös verurteilt hat. Hierzu gibt unsere Steuerabteilung folgende Klarstellung: Ohne auf den dem genannten Urteil zugrundeliegenden Sachverhalt näher einzugehen, läßt sich absehen, daß die Auswirkungen dieses Urteils bei weitem geringer sind als in den Presseveröffentlichungen dargestellt. Zunächst bleibt abzuwarten, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die Finanzverwaltung das Urteil überhaupt anwenden wird. Das hessische Finanzministerium wird zusammen mit den Finanzministerien der anderen Länder und des Bundes diese Frage erörtern. Darüber hinaus werden die Automobilfabriken in geeigneter Form versuchen darauf einzuwirken, daß die Anwendung des Urteils im Einklang mit der geltenden Rechtslage steht. Ohne einer zukünftigen Entscheidung vorgreifen zu wollen, wären mit der Anwendung des Urteils im ungünstigsten Fall die nachstehenden Folgen verbunden:

Jeder Werksangehörige hat zur Zeit im Regelfall einen jährlichen Freibetrag

von DM 12.000,—. Der Teil des Verkaufserlöses, der DM 12.000 pro Jahr übersteigt, würde einer Steuer von 4 Prozent unterliegen. Vom 1. Januar 1980 an wird Umsatzsteuer nicht erhoben, sofern der Verkaufserlös pro Jahr DM 20.000 nicht übersteigt. Ist dieser höher als DM 20.000, so würde eine zunächst stark ermäßigte Umsatzsteuerbelastung eintreten. Sie beginnt mit einem effektiven Steuersatz von 2,6 Prozent des gesamten Verkaufserlöses und steigt in 80 gleichen Stufen auf 13 Prozent. Diese Höchstbelastung würde allerdings erst bei einem Verkaufserlös von DM 60.000 pro Jahr erreicht.

Aufgrund von beabsichtigten Vorschriften der Europäischen Gemeinschaft ist eine Änderung des deutschen Umsatzsteuergesetzes zu erwarten, die das zur Diskussion stehende Problem weitgehend beseitigen wird. A.B.

(Inzwischen hat der hessische Finanzminister H. Reitz dem Vorsitzenden des Rüsselsheimer Betriebsrates, Richard Heller, versichert, daß, solange es zu keiner bundeseinheitlichen Regelung gekommen sei, keine Umsatzsteuerbescheide an Werksangehörige verschickt würden. Die Redaktion.)

60 Kadetten starten zur Testfahrt

Rund 800 Journalisten aus dem In- und Ausland wurden von Mitte bis Ende August die neuen Kadett-Modelle vorgestellt. Nach der Präsentation am Abend starteten die Fachjournalisten am nächsten Morgen von der Uferpromenade vor der Mainzer Rheingoldhalle (Bild) zu ausgedehnten Testfahrten. Die empfohlene Strecke, von der natürlich abgewichen

werden konnte, umfaßte alles, was das Herz eines Testers begehrt: die Autobahn bis Diez an der Lahn, Bergstrecken im Westerwald und Taunus, die Rheinuferstraße und natürlich auch der Stadtverkehr in Mainz. 60 Kadetten waren an den Testtagen jeweils unterwegs. Die ersten Fahrtberichte sind inzwischen erschienen. (Siehe nächste Seite.)





Parallel zu den Presseempfängen in Mainz (siehe linke Seite unten) wurde der neue Kadett den Opel-Händlern aus dem In- und Ausland im Congress Centrum Hamburg vorgestellt. Auch hier waren es mehrere Empfänge, in deren Mittelpunkt die Präsentation des jüngsten Sprosses unseres Hauses stand. Dazu kam die Darstellung der Aktivitäten der Verkaufs- und Marketingbereiche, wobei die gesamte Einführungskampagne, die inzwischen in Presse, Funk und Fernsehen angelaufen ist, Händlern sowie Repräsentanten der drei Werke vorgeführt wurde.

Kurz berichtet

Ende August waren im gesamten Unternehmen 67.073 Mitarbeiter beschäftigt (Ende Juli 66.538).

Aus dem Aufsichtsrat als einer der Aktionärsvertreter ausgeschieden ist E.K. Kelly. Sein Nachfolger wurde P. Dordain.

Unser Unternehmen war auch diesmal wieder auf der jetzt stattgefundenen Leipziger Herbstmesse vertreten.

Das Vorschlagswesen des Werkes Rüsselsheim hat im 1. Halbjahr 1979 mit 10.621 Vorschlägen (erstes Halbjahr '78 7.046) einen beachtlichen Erfolg erzielt.

Der Tag der offenen Tür in Rüsselsheim und in Bochum ist am 29. September, in Kaiserslautern am 30. September.

Die Begrüßung von 356 neu eingestellten Auszubildenden für das Werk Rüsselsheim fand am 3. September statt.

Eine Verkehrsbefragung im Werk Rüsselsheim war am 4. September.

Die Statue des Firmengründers Adam Opel, die jetzt noch in der Nähe der Opel-Schmiede steht, soll nach dem Umbau des Rüsselsheimer Bahnhofsvorplatzes dort einen neuen Standort finden.

Die Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung im Werk Rüsselsheim (Winter-Semester '79) beginnen am 24.9.79 und enden am 17.2.80. (Einzelheiten auf den roten Werksanschlagen.)



Unser Unternehmen beteiligt sich mit einem zusätzlichen Service an der vom Verband der deutschen Automobilindustrie ins Leben gerufenen Aktion unter dem Motto „Mach mit – Spar Sprit“ im Rahmen eines Motor-Sonderprüfungsprogramms der Opel-Vertragshändler.

Neben der Heckscheiben-Aufkleber-Aktion „Ein Herz für Kinder“ hat sich das Unternehmen bundesweit auch an der Plakataktion „Schulanfänger – Verkehrsanfänger“ beteiligt.

ZITAT

„Klassenbester“

„Absolut beste Straßenlage aller Opel und unheimlich viel Fahrvergnügen eingebaut – das ist in Kürze mein Urteil über den neuen Kadett ... Breitspurig rollt der erste Opel mit Frontantrieb daher. Bei Wind und Regen bleibt er stur in der Spur. Straßenlage: 1a ... Verbrauch? Sparsam für die guten Leistungen. Bremsen hervorragend. Federung komfortabel mit einem Schuß Sportlichkeit. Dazu paßt der dumpfe, scharfe Auspuffton, fast wie beim großen Alfa. Innen ist vorn üppig Platz, vor allem in der Breite ... Dafür hat der Kofferraum eindeutig Familienformat (470 l). Unter den Schrägheckwagen ist damit der neue Kadett Klassenbester ... Der Kadett wird seinen Weg machen. Er ist das interessanteste Auto für Normalverbraucher seit dem Erscheinen des VW Golf ...“

Peter W. Glodschey in BILD nach einem 48-Stunden-Dauertest

FREISPRECHUNG

Aus Azubis wurden Kollegen

Im Juli fand die Abschiedsfeier der diesjährigen Absolventen der Abschlußprüfungen im kaufmännischen und gewerblichen Bereich im Speisesaal A 7 statt. Nach einer kurzen Begrüßung durch P. Jahn, Leiter der Berufsausbildung, beglückwünschte Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt die jungen Leute zur bestandenen Prüfung und dankte in diesem Zusammenhang allen, die zum erfolgreichen Abschluß ihrer Ausbildung beigetragen hatten. Er wies darauf hin, daß auch diesmal alle 276 Absolventen in ein Arbeitsverhältnis übernommen werden konnten. Er wünschte den „neuen Kollegen“ für ihre berufliche Zukunft viel Glück und empfahl ihnen, auch nach bestandener Prüfung an ihre berufliche Weiterbildung zu denken, um den Anforderungen des Berufslebens gerecht zu werden.

Für den Betriebsrat sprach anschließend R. Petry, Berufsausschuß. Auch er beglückwünschte die Absolventen zu ihrem Abschluß und dankte allen Auszubildenden ebenfalls für ihre Bemühungen. Er wies jedoch auch kritisch darauf hin, daß trotz der Erhöhung der Ausbildungskapazität durch die Firma noch einiges getan werden müsse, vor allem weitere Ausbildungsplätze geschaffen und noch bestehende Engpässe in der Ausbildung und in der beruflichen Weiterbildung abgebaut werden müßten.

Nach dem Mittagessen ging es dann mit Bussen zum Prüffeld Dudenhofen. Auf dem Programm stand neben einem beeindruckenden Reifenschlitzversuch und einem Lenkungstest auf dem „Skid-Pad“ — alles fachkundig erläutert von Mitarbeitern des Prüffeldes — die Besichtigung der verschiedenen Teststrecken einschließlich einer „Runde mit Tempo“ auf der fünf Kilometer langen Schnellfahrstrecke.

Höhepunkt und „Kehraus“ dieses besonderen Tages und der Ausbildung überhaupt war der unterhaltsame Abend zusammen mit Ausbildern, Vorgesetzten und Gästen. Er war gestaltet und organisiert worden von den ehemaligen Azubis und ihren Lehrern. Die „Apollos“ sorgten für flotte Musik, aufgelockert durch Gesangs- und Tanzdarbietungen. Höhepunkt war eine Tombola mit wertvollen Preisen. Alles wurde gekonnt moderiert von H. J. Barwig, einem der Lehrer unserer Berufsschule. Inzwischen ist für die 276 der „Ernst des Lebens“ angebrochen. G. K.



Verbesserungen an Ascona und Manta

Mit dem Ende der Werksferien hat das Unternehmen im Zuge der Modellpflege eine Reihe von Produktverbesserungen vorgenommen. Bei Ascona und Manta wurden zur Erhöhung des Komforts die Vordersitze neu gestaltet. Die geänderte Form verschafft den hinteren Passagieren zugleich mehr Kniefreiheit. Um Sitzkomfort sowie Einstieg zu verbessern, wurden beim Ascona ebenfalls die Rücksitze überarbeitet. Die Stoßfänger vorn und hinten erhielten eine neue Form und reichen jetzt weit um die Karosserie herum. Durch einen Kunststoffmantel

sind sie vor Korrosion geschützt. Beim Manta sind die vorderen Blinkleuchten in den Stoßfänger integriert. Der Kühlergrill des Ascona ist nunmehr in silbergrau ausgeführt. Die Produktverbesserungen erforderten eine Anhebung der unverbindlichen Preisempfehlungen. Als weiteren Beitrag zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bietet das Unternehmen jetzt auch ein Fünfganggetriebe für Senator und Monza als Sonderausstattung an, dessen fünfter Gang besonders kraftstoffsparend ausgelegt ist.

50 JAHRE BEI OPEL

Jubilar Theo Roth wurde geehrt

Der dritte Jubilar, der in diesem Jahr sein 50jähriges Arbeitsjubiläum bei uns feiern konnte, ist Theo Roth. Er gehörte Ende Juli unserem Rüsselsheimer Werk 50 Jahre an. Aus diesem Anlaß fand in Anwesenheit von Vertretern der Geschäftsleitung, des Betriebsrates und seiner Vorgesetzten eine Würdigung des Jubilars statt. Der Oberbürgermeister der Stadt Rüsselsheim, Dr. K.-H. Storsberg, überbrachte die Grüße des hessischen Ministerpräsidenten Holger Börner und überreichte ihm als Anerkennung für seine 50jährige Arbeit bei Opel die Urkunde der hessischen Landesregierung.



Theo Roth kam im Krisenjahr 1929 zu Opel und fing zunächst am Band an. Die meisten Arbeitsjahre verbrachte er im Versuchsbau der PEK. Im engen Kontakt mit dem Einkauf war er als technischer Sachbearbeiter unter anderem für die Kontrolle und Terminüberwachung der zahlreichen Fertigungsmaterialien, Werkzeuge und Halbzeuge verantwortlich. Für die nun folgende „große Freizeit“ wünschen wir ihm noch viele Jahre bei guter Gesundheit. — Auf unserem Bild steckt ihm G. Noß, Leiter der Personalabteilung, die goldene Ehrennadel an.

LESERBRIEF

„Luftdruckmuffel“

Ich beziehe mich auf den Artikel „Luftdruckmuffel“ in Heft 7/79, Seite 20. Zwar ist die Urlaubszeit fast vorbei, aber ein Hinweis erscheint mir auch nachträglich noch angebracht: Ist man kein Luftdruckmuffel, läßt man vor der Reise die Reifen auf „volle Belastung“ aufpumpen, aber: Sind am Urlaubsort sämtliche Sachen im Hotelzimmer verstaut, besteht für die nächsten 3 Wochen die „volle Belastung“ nicht mehr. Dann macht man seine „kleinen Tagestouren“ auf Straßen, die oft bucklig, steil und kurvenreich sind. Der Wagen haftet durch die prall gefüllten Reifen schlechter. Es empfiehlt sich also, den Reifendruck nach Entladung am Urlaubsort wieder nach unten regulieren zu lassen. Vor Abfahrt in heimatische Gefilde gilt natürlich wieder das Umgekehrte.

*Dr. med. H. von der Weiden
Leitende Werksärztin, Werk Bochum*

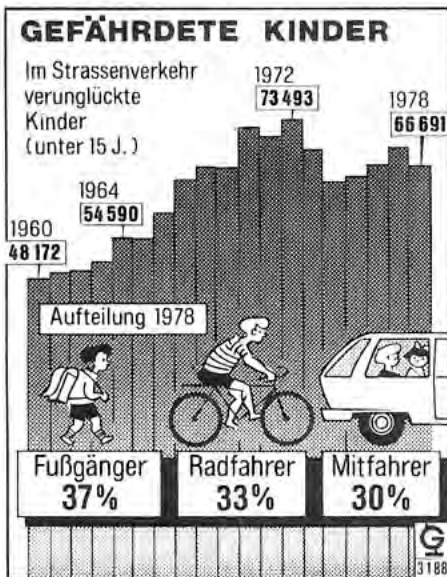
VERKEHRSAKTION

„Ein Herz für Kinder“

Wer sich als Erwachsener mit dem Auto in den Straßenverkehr begibt, sollte wissen, was er tut. Anders die Kinder. Sie sind meist ohne eigenes Zutun dem Risiko ausgeliefert, jedenfalls können sie ihm in der Regel weder eigene Erfahrung noch



Bereits zum dritten Mal stellte vor einiger Zeit die Presseabteilung 25 Testwagen für die „Internationale Mobil-Journalisten-Rallye“ zur Verfügung. Die Fahrzeuge bildeten sowohl vor dem Ereignis wie auch jeweils am Sonntag nach der Rallye einen besonderen Anziehungspunkt auf der Kurpromenade vor dem Hotel „Maritim“ am Timmendorfer Strand.



ausreichende Überlegungen entgegenzusetzen. Um so bestürzender die Zahl der Opfer. 1978 gab es nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 66.691 verunglückte Kinder unter 15 Jahren, darunter 1.245 Tote. 70 Prozent der Verunglückten waren Fußgänger oder Radfahrer. In diesen Größenordnungen bewegen sich die Zahlen Jahr für Jahr. Das bedeutet: Seit 1960 sind 30.000 Kinder auf unseren Straßen ums Leben gekommen, und über eine Million wurde verletzt. Auch wenn sich Kinder häufig nicht verkehrsgerecht verhalten, schuld sind sie an dieser schrecklichen Bilanz keinesfalls. Darum der ständige Appell an die Autofahrer, den Verkehr mit den Augen des Kindes sehen: „Ein Herz für Kinder“ haben! Dieser Aktion hat sich auch unser Unternehmen unter anderem mit der Wagen-Aufkleber-Aktion zu Beginn des neuen Schuljahres angeschlossen.

BERICHTIGUNGEN

„Windkanal“

In der Rubrik „Das sichere Auto“ auf Seite 21 des letzten Heftes wurde der Bericht über den Klimatunnel versehentlich mit einem falschen Bild illustriert.

Bei der Aufnahme handelt es sich um den Turiner Windkanal.

Die Versuche im Windkanal kommen ebenfalls der Sicherheit zugute, natürlich auch geringem Kraftstoffverbrauch. Die Fäden am abgebildeten Wagen zeigen den Versuchsingenieuren, wo unerwünschte Luftwirbel auftreten. Auch für die Optimierung der Motorkühlung und der Innenraumbe- und -entlüftung sind die Windkanalversuche unerlässlich.

„Rundgang“

Der Rundgang am „Tag der offenen Tür“ am 4. Juli in Teilen der Berufsausbildung beschränkte sich nur auf die Lehrwerkstatt, während der kaufmännische Ausbildungsbereich nicht einbezogen war. Wir hatten dies auf Grund eines Mißverständnisses in dem Artikel „Berufsausbildung bei Opel“ auf Seite 2 des letzten Heftes erwähnt.

GLÜCKWUNSCH

Stadtoberhaupt jetzt „Oberbürgermeister“

Seit dem 1. August 1979 ist Dr. Karl-Heinz Storsberg „Oberbürgermeister“ der Stadt Rüsselsheim. Der Erste Stadtrat August Schilling führt seit diesem Zeitpunkt die Amtsbezeichnung „Bürgermeister“. Grund für diese Umbenennung ist der § 45, Absatz 1 der Hessischen Gemeindeordnung, die wie folgt geändert wurde: „In Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern führt der Bürgermeister die Amtsbezeichnung Oberbürgermeister, der Erste Beigeordnete die Amtsbezeichnung Bürgermeister.“ Beiden Herren herzliche Glückwünsche!

WICHTIGES URTEIL

Ohne Gurt keine Lohnfortzahlung

Wer bei einem Autounfall nicht angeschnallt war und dann arbeitsunfähig wird, hat keinen Anspruch auf die Lohnfortzahlung durch den Arbeitgeber. So ist es vom Berliner Landesarbeitsgericht in einem Rechtsstreit zwischen einer Krankenkasse und einem Arbeitgeber entschieden worden (Aktenzeichen: 5 SA 53/79). Das Urteil wurde sofort rechtskräftig, da das Gericht eine Revision nicht zuließ. Die Richter sagten, man wisse heute, daß das Anlegen des Dreipunktgurtes das Verletzungsrisiko der Insassen eines Kraftfahrzeuges erheblich herabsetze. Die Benutzung des Sicherheitsgurtes liege deshalb im Interesse eines jeden Kraftfahrers. Da die Straßenverkehrsordnung das Anlegen des Gurtes zwingend erfordere, dürfe der Arbeitgeber damit rechnen, daß die bei ihm beschäftigten Arbeitnehmer bei Fahrten mit dem Auto den Gurt auch benutzen. Nach einem Verkehrsunfall bestehe in der Regel die Vermutung, daß Verletzungen zumindest zum Teil darauf zurückgeführt werden könnten, daß der Sicherheitsgurt nicht ordnungsgemäß angelegt worden sei. Es sei deshalb unbillig, die Folgen auf den Arbeitgeber abzuwälzen; vielmehr müsse von einem Selbstverschulden im Sinn des Lohnfortzahlungsgesetzes gesprochen werden.

BAUARBEITEN

Neue Lackiererei

Die Bauarbeiten für die neue Lackiererei in Rüsselsheim, über die wir in Heft 4/79 ausführlich berichtet haben, gehen zügig voran. Bis zu 750 Leute sind zeitweise auf dieser Großbaustelle zwischen den K-Bauten und der Bahnlinie Frankfurt-Mainz beschäftigt. Nach Fertigstellung, die für Herbst nächsten Jahres vorgesehen ist, wird das „500 Millionending“ – wie es in der Presse genannt wurde – zu den modernsten und größten Lackierereien in Europa zählen. Einige Zahlen der neuen Lackiererei verdeutlichen die Ausmaße dieses Komplexes. Die Länge entspricht mit 400 Metern der von vier Fußballfeldern, die Breite beträgt 80 Meter, und in der Höhe wird die neue Lackiererei 38 Meter messen. (Die Aufnahme entstand Ende August.)



Personalien



K. Nitsche R. Brodowsky G. Ehlers



P. Jahn K. H. Müller J. G. Brongers

Am 1. August 1979 ist im Personal- und Sozialwesen folgende Organisationsänderung in Kraft getreten: K. Nitsche, Leiter der Personalabteilung Gehaltsempfänger, wurde zum Leiter der neuen Abteilung Personalplanung ernannt. R. Brodowsky ist als Nachfolger von K. Nitsche zum Leiter der Personalabteilung Gehaltsempfänger ernannt worden.

Nach der kürzlichen Zusammenlegung der bisherigen Abteilung Berufsausbildung und Werkberufsschule in die Abteilung Berufsausbildung wurde G. Ehlers deren Leiter. P. Jahn ist verantwortlich für die neue Stabstelle, die für die Koordination der Ausbildung in den Werken und für Ausbildungssonderprojekte zuständig ist. Die Abteilung Seminardienste ist umbenannt worden in Abteilung Fort- und Weiterbildung, weiterhin geleitet von K.H. Müller. Die frühere Abteilung Personalentwicklung-Sonderprojekte ist umbenannt worden in Abteilung Organisationsforschung und -entwicklung, zu deren Leiter J.G. Brongers ernannt wurde.

W. Trautmann, Datenschutzbeauftragter des Unternehmens, ist in den Ruhestand

getreten. Zu seinem Nachfolger als Datenschutzbeauftragter unseres Unternehmens wurde W. Ackermann bestellt, der weiterhin zuständig für die Abteilung Arbeitsverfahren und Richtlinien bleibt.

Die bisherige Abteilung Großabnehmer und Behörden ist in zwei selbständige Abteilungen gegliedert worden: Die Leitung der Behördenabteilung hat D. Jehle, die der Abteilung Verkauf Großabnehmer G.R. Schwarz übernommen. G. Nell berichtet als Sonderbeauftragter für das Großabnehmergeschäft an G. Hehner. – W. Hechler, bisher Distriktleiter in der Verkaufszone



W. Ackermann D. Jehle G. R. Schwarz



G. Nell W. Hechler

Mainz, ist zum Assistenten des Verkaufsliebers Deutschland ernannt worden.

Willi Klein, Hauptabteilungsleiter Produktionsvorbereitung Karosserie-Unterzusammenbau, ist in den Ruhestand getreten. D. Pfeifer, Leiter der Abteilung Projekt- und Budgetkoordination und -analyse, wurde zu seinem Nachfolger ernannt. B. Buhl hat nach seiner Rückkehr aus den USA wieder die Leitung der Abteilung Projekt- und Budgetkoordination und -analyse übernommen. – Im Bereich der Zentralen Werks- und



D. Pfeifer B. Buhl K. H. Hauf



F. M. Dieck S. P. Traiser K. Brand

Produktionsplanung ist die Abteilung ENTWICKLUNG FERTIGUNGSSYSTEME gebildet worden. K.H. Hauf, bisher stellvertretender Hauptabteilungsleiter Produktionsvorbereitung Karosserie-Unterzusammenbau, ist zum Leiter dieses Bereiches ernannt worden. – Im Bereich Material- und Produktionskontrolle sind F.M. Dieck zum Leiter Materialkontrolle, S.P. Traiser zum Leiter Produktionskontrolle und K. Brand zum Leiter Systeme und Technische Informationen ernannt worden.

H.L. Ohl ist als Nachfolger von K.F. Schieferstein zum Kundendienst-Leiter befördert worden. Als Nachfolger von H.L. Ohl wurde H.P. Karbach, seither Leiter der Inspektion und Qualitätskontrolle K 40, zum Leiter der Qualitätsförderung ernannt.



H. L. Ohl H. P. Karbach



Wieder Höchstprämie im Vorschlagswesen

Wer einen Verbesserungsvorschlag einreicht, hat die Chance, eine Prämie, unter Umständen sogar die Höchstprämie – DM 50.000 – zu erhalten. Im vergangenen Jahr war dies in Rüsselsheim neunmal der Fall. Diese glückliche Erfahrung hat kürzlich Rudolf Schmitt gemacht, der im Vorschlagswesen kein Unbekannter ist.

Im Laufe der Jahre hat er über 40 Vorschläge eingereicht, wovon etliche angenommen wurden. Zufall ist dies nicht. Unser Mitarbeiter macht sich über die Arbeit, die er ausführt, seine Gedanken und überlegt stets, wo es etwas zu verbessern gibt.

Rudolf Schmitt ist als Sattler im Schablonenraum in der Polsterei beschäftigt. Als er 1977 für den neuen Rekord die ersten Polsterteile für den Sitz fertigen sollte, stellte er fest, daß das Ansatzstück am Ende des Vorderrückens nicht wie geplant aus neuem Material, sondern aus vorhandenen Kunstlederresten gefertigt werden könnte. Eine der Voraussetzungen war lediglich, daß die vorhandenen Schablonen geändert werden mußten. Produktionsvorbereitung und PEK stimmten nach gründlicher Prüfung dem Vorschlag zu. So konnte bereits bei Produktionsbeginn im September 1977 das ursprünglich freigegebene neue Material eingespart werden.

Rudolf Schmitt hat gezeigt, daß mit einem Vorschlag nicht erst gewartet werden muß, bis ein neues Modell in der Produktion läuft. Er wußte, daß es keine Sperrfristen mehr im Vorschlagswesen gibt. Deshalb hatte er auch nicht gezögert, seine Idee sofort zu Papier zu bringen. Unser Bild zeigt Vorstandsmitglied F. Schwenger (links), der dem strahlenden Einsender den Prämienbescheid überreicht.

Das Wintersemester des Kontaktstudiums

Die schnelle Weiterentwicklung der Naturwissenschaften und der Technik macht eine berufliche Weiterbildung der auf diesen Gebieten Tätigen mehr und mehr notwendig. Das Kontaktstudium bietet dafür im Wintersemester 1979/80 wieder ein reichhaltiges Programm von Kursen und Einzelvorträgen an. Neben den technischen Kursen werden auch allgemeiner interessierende Fragen des sozialwissenschaftlichen Sektors, der technischen Werbung, aber auch der Energieeinsparung und des Umweltschutzes behandelt.

Die Kurse beginnen am 1. Oktober und finden in der Fachhochschule Rüsselsheim, Am Brückweg 26, statt. Genaue Themen sowie Lehrinhalte von Kursen und Vorträgen und andere Einzelheiten sind der Druckschrift über das Kontaktstudium zu entnehmen, erhältlich in der Fachhochschule in Rüsselsheim, Sekretariat, Am Brückweg 26; der Volkshochschule Rüsselsheim, Geschäftsstelle im Stadttheater.

Grünes Licht für Förderverein

Die Gründung des Vereins zur Förderung der Berufsausbildung Jugendlicher im Raum Rüsselsheim und Raunheim e.V. kann nun erfolgen, nachdem das Unternehmen seine Beteiligung zugesichert hat.

Aufgabe des Vereins ist es, eine Lehrwerkstatt als Modellversuch zu schaffen, die vom Bund gefördert und bezuschußt wird. Von den Gesamtkosten entfallen 36 Prozent, das sind rund 1,2 Millionen DM, auf Opel.

Zweck des Modellversuches ist es, Jugendlichen, die keinen Hauptschulabschluß haben oder eine Sonderschule besucht haben, einen qualifizierten Lehrabschluß zu ermöglichen, um ihre Chancen auf dem Arbeitsmarkt zu verbessern. Während ihrer dreijährigen Ausbildung werden sie auf Berufe als Blech- und Betriebschlosser vorbereitet. 24 Teilnehmer im ersten und weitere 24 im zweiten Jahr sind vorgesehen.

UNTER UNS GESAGT

„Extrawürste“ für Gastarbeiter?

Es war unmittelbar nach den Werksferien. Die meisten ausländischen Kollegen waren noch nicht aus ihrem verlängerten Urlaub zurück. Dadurch war es zu Arbeitsengpässen und Schwierigkeiten im Produktionsablauf gekommen. Inzwischen läuft aber alles wieder in gewohnter Weise. Einige deutsche Kollegen hatten die Sonderurlaubsregelung für die Ausländer nicht gerade mit uneingeschränktem Verständnis aufgenommen. „Natürlich die Gastarbeiter, für die werden immer Extrawürste gebraten, nur für uns nicht.“

Sie vergessen, daß die meisten ausländischen Kollegen sehr weite, zeitraubende und oft auch mühsame Anmarschwege in ihre Heimat haben, wenn sie dort ihren Urlaub verbringen. Viele sind im buchstäblichen Sinne „weit dahinten in der Türkei“ zu Hause, haben bis zu 3.000 Kilometer und mehr zurückzulegen. Das erfordert, wie schon gesagt, viel Zeit und Mühe.

Hier bei uns müssen sich die ausländischen Mitarbeiter den größten Teil des Jahres allein durchschlagen, und längst nicht alle Verheirateten haben ihre Familien bei sich, und auch die, die sie bei sich haben, sehnen sich

danach, wieder einmal in die Heimat zu kommen. Der Umgang mit Landsleuten ersetzt die Familie nicht, wenn sie hier getrennt von ihr leben müssen. Die Familien- und Sippenbindung ist ja bei den meisten Ausländern stärker als bei vielen Deutschen.

Kein Wunder, daß sie gern mal Urlaub von Deutschland machen, während umgekehrt viele Deutsche ihren Urlaub nicht in der Heimat, sondern irgendwo im Ausland verbringen. Ob wir wohl auch Sehnsucht nach der Heimat hätten und einen sich zeitlich lohnenden Urlaub in ihr verbringen möchten, wenn wir das ganze Jahr von ihr entfernt arbeiten müßten?

Manchen Deutschen schmeckt ein Arbeitsplatz nicht, der nur 150 oder 200 Kilometer von ihrem Wohnort entfernt ist und sie zwingt, nur an den Wochenenden nach Hause zu fahren. Diese mangelnde Mobilität ist ja eine Teilursache der Arbeitslosigkeit. Mancher Ausländer wäre froh, hätte er nur ein paar hundert Kilometer bis in die Heimat zurückzulegen. Wir sollten also den ausländischen Mitarbeitern die paar zusätzlichen Urlaubstage gönnen, die ihnen im übrigen gar nicht geschenkt werden.



Das Jugendsozialwerk veranstaltet regelmäßig solche Orientierungsfahrten, um den ausländischen Heimbewohnern das Kennenlernen vor allem der näheren Umgebung zu erleichtern und ihnen auf diese Weise Tips für Unternehmungen am Wochenende zu geben.

Für manchen blieb es keine leichte Aufgabe, den rund 90 km langen Rundkurs quer durch den Hochtaunus zu befahren. Dazu mußten bei jedem Halt knifflige Fragen beantwortet werden. Das schnelle Auffinden naher und weiter Erholungsgebiete sowie Sehenswürdigkeiten waren auch Sinn dieser Rallye in den Hochtaunus. Dort, wo die Einheimischen fast jeden Parkplatz und jedes Waldstück bei ihren Ausflügen sicher ansteuern, hieß es für die ausländischen Mitarbeiter, Spürsinn und Orientierungsgabe zu zeigen, um mit möglichst wenig gefahrenen Kilometern, aber richtig erfüllten Aufgaben die Zielpunkte anzusteuern und zum Wohnheim am Grundweg zurückzukehren, wo die Start- und Ziellinie war (zweites Bild).

Es dauerte durchschnittlich drei Stunden, den Kurs zu durchfahren, ehe die Teilnehmer abgekämpft, aber zufrieden über die eigene Leistung ins Wohnheimgelände zurückkehrten. Bevor es nach erfolgreicher Fahrt zum gemeinsamen Essen mit der Siegerehrung kam, mußte sich jeder Fahrer mit seinem Auto noch einem Geschicklichkeitstest unterziehen. Streifte man eine Markierung beim Slalomfahren rückwärts oder nahm man sich zu viel Zeit beim Einparken, gab es Minuspunkte. Bei einer spanischen Paella wurden die Preise – nützliches Autozubehör und Urkunden – verteilt, und unter Gitarrenklängen wurden Tips ausgetauscht, bis das Fest Stunden später seinen harmonischen Ausklang fand.

WOHNHEIME

Wieder attraktives Freizeitprogramm

Auch in den letzten Wochen wurde unseren ausländischen Mitarbeitern in den Opel-Wohnheimen wieder ein attraktives Freizeitprogramm angeboten. So gastierte beispielsweise für die Mitarbeiter aus der

Türkei die türkische Folkloregruppe Selçuk in der Gemeinschaftshalle am Grundweg. Die Gruppe machte anlässlich eines Internationalen Folklore-Festivals in Marburg Zwischenstation in Rüsselsheim. Das farbenprächtige, gut besuchte Programm wurde während zwei Vorstellungen mit viel Beifall aufgenommen (Bild). Einen ganz anderen Charakter der Freizeitgestaltung hatte die „Orientierungsfahrt in den Hochtaunus“, die vom IB Jugendsozialwerk e.V. organisiert wurde.

KILOMETER-MARATHON

Pech gehabt!

Im letzten Heft berichteten wir über den Benzinspar-Wettbewerb und die Vorbereitungen für das „Shell Kilometer Marathon“ auf dem Hockenheimring, das inzwischen stattgefunden hat. Zwei Teams mit Auszubildenden unserer Lehrwerkstatt hatten sich bekanntlich daran beteiligt. Leider hatten beide Pech; ihre Fahrzeuge fielen im Laufe des Wettbewerbs wegen „Motorschadens“ aus und konnten sich nicht qualifizieren.

Die Modelle mußten den Wettbewerbsvorschriften genau entsprechen und waren unter Beratung und Unterstützung von PEK, Styling und Modellschreinerei in der Rüsselsheimer Lehrwerkstatt entwickelt worden. Schade, daß alle Mühe umsonst



war. Der Sieger, Dieter Heimerl aus Landshut, brach seinen bisherigen deutschen Rekord. Er schaffte 630 Kilometer mit 1 Liter Benzin. Das Bild oben zeigt

das später ausgefallene Fahrzeug mit Anette Lauth beim Start auf dem Hockenheimring.



Schmeling auf Senator

Wieder hat ein Prominenter die Vorzüge unseres SENATOR erkannt. Diesmal stellen wir Max Schmeling, Deutschlands ehemaliges Box-Idol, vor, der seit kurzem stolzer Besitzer eines SENATOR CD ist. Die Aufnahme wurde nach der Übergabe des Wagens beim Opel-Händler Dello in Hamburg vor Max Schmeling's Firma gemacht, der im übrigen ein langjähriger Opel-Freund ist.

Frankfurt wieder das Mekka der Autofans

Die 48. Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt (IAA) vom 13. – 23. September 1979 verspricht in diesem Jahr das größte automobilistische Ereignis der Welt zu werden. Nachdem die Autosalons in Frankreich und England in

Mit dem Automobil

48. INTERNATIONALE AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG
VOM 13.-23. SEPTEMBER 1979 FRANKFURT/MAIN



diesem Herbst ausfallen, erfreut sich die IAA eines bisher noch nie dagewesenen Zuspruchs. Seit Monaten sind die 186.361 m² Ausstellungsfläche des Frankfurter Messegeländes ausgebucht. 1.359 Hersteller aus 40 Ländern werden sich hier für elf Tage ein Stilldichein geben. (IAA 1977: 1.249 Hersteller aus 30 Ländern.) Jeder Besucher, der zu sehen versteht und sich auch unter der Motorhaube auskennt, wird voll auf seine Kosten kommen.

Die Skala der auf der IAA gezeigten Erzeugnisse umfaßt neben Personen- und

Lastkraftwagen Spezial-Anhänger und Aufbauten, Fahrzeugteile und Zubehör, Werkzeuge und Geräte für die Instandsetzung, für die Prüfung und Pflege einzelner Fahrzeuge sowie ganzer Fuhrparks. Darüber hinaus Produkte der Kautschuk- und chemischen Industrie, der Mineralöl- und Elektroindustrie, soweit sie mit dem Automobil in Verbindung stehen. Kurzum: Es gibt nichts rund ums Auto, das vom 13. – 23. September 1979 in Frankfurt nicht zu sehen sein wird. (Im nächsten Heft der OPEL POST werden wir über die Ausstellung ausführlich berichten.)



Büro-Pavillon

Das Werk platzt aus allen Nähten. Vor allem an Büroräumen fehlt es. Stillgelegte Produktionsbereiche wurden deshalb in Büros umgebaut, wie beispielsweise jetzt in zwei Stockwerken des D-Baus. Eine andere Lösung sind sogenannte „Büro-

Container“, die aus Fertigbauteilen rasch errichtet werden können. Ein Beispiel dafür ist der neue, aus zwei Etagen bestehende Bürotrakt, der im Grünbereich gegenüber der Sanitätsstation I gebaut und vor den Werksferien von Mitarbeitern der Produktionsvorbereitung Chassis-Konstruktion bezogen wurde. (In seiner Nähe entsteht eben ein zweiter Pavillon.)

Autoschutzbrief nicht nur im Urlaub

Im letzten Heft haben wir auf den neuen OVD-Autoschutzbrief hingewiesen. Er gilt, um dies ergänzend zu sagen, natürlich nicht nur in der Urlaubszeit, sondern das ganze Jahr über.

Eine Panne, ein Unfall, eine schwere Krankheit, das kann jedem Autofahrer immer und überall unterwegs passieren. Der Schutzbrief bietet ein ganzes Paket wirkungsvoller Hilfen, im Inland und im Ausland. Und: man muß nicht Mitglied eines Automobilclub sein. Die Kosten für Pannenhilfen, Abschleppen und Bergen des Fahrzeugs, für Übernachtun-

gen nach Panne oder Unfall, für Bahnfahrt oder Mietwagen werden ersetzt. Auch ein unter Umständen notwendiger Krankentransport oder die Fahrzeugrückholung durch einen Ersatzfahrer sind durch den Autoschutzbrief versichert, ebenso bei Auslandsreisen Ersatzteileversand und Rücktransport nicht mehr fahrbereiter Fahrzeuge.

Den Schutzbrief kann man erwerben bei den Opel-Händlern oder den OVD-Sachbearbeitern in den Verkaufsräumen für Werksangehörige der drei Werke.

BESUCH IN DER OKB

**Wo man seinen
Wagen
finanzieren kann**

**OPEL
KREDIT
BANK**

In der letzten Ausgabe der OPEL POST berichteten wir über das 50jährige Bestehen der Opel Kredit Bank (OKB) in Deutschland. Die Zentrale befindet sich bekanntlich in Rüsselsheim in der Grabenstraße 9. Auch für unsere Mitarbeiter hält die OKB einen speziellen Darlehensplan zur Finanzierung ihrer Fahrzeuge bereit. (Einzelheiten darüber können in dem erwähnten Artikel nachgelesen werden.) Bei einem Besuch in der OKB-Zentrale anlässlich des goldenen Jubiläums machte unser Fotograf einige Aufnahmen für den folgenden Bildbericht. Natürlich besteht das in Heft 4/79 erwähnte OKB-Informationszentrum in der Rüsselsheimer Wagenverkaufszentrale (K 65) mit Kundenberater R. Wenz nach wie vor.



„Guten Tag, wen möchten Sie bitte sprechen?“ OKB-Mitarbeiterin F. von der Heide empfängt gerade einen Besucher.

OPEL KREDIT BANK



Eingang zur Zentrale in der Grabenstraße 9 in Rüsselsheim.



Der Leiter der Filiale Rüsselsheim, D. Nicodemus (links), während einer Besprechung mit seinem Stellvertreter B. Amon.

50 JAHRE OKB

**Zahlen
Daten
Fakten**

- 1929 – Gründung der Opel Finanzierungsgesellschaft.
- 1948 – Reaktivierung des Geschäftsbetriebes.
- 1972 – Umfirmierung in Opel Kredit Bank.
- 1978 – 5 Filialen und 4 Zweigstellen – Zentrale in Rüsselsheim.
- 241 Angestellte.
- Stammkapital DM 55,0 Millionen.
- Umsatz Kundenfinanzierungen DM 396,3 Millionen.
- Umsatz Lagerfinanzierungen DM 2,927,5 Millionen.
- Gesamtforderungen DM 916,5 Millionen.
- Bilanzsumme DM 923,8 Millionen.



Ihr
Schlüssel
zum neuen Auto.



LINKS: OKB-Geschäftsführer H. W. Yergey (rechts) und Verkaufsleiter R. H. Dörr an der Organisationskarte, auf der die OKB-Filialbereiche markiert sind.



MITTE: In der Buchhaltung werden der ein- und ausgehende Zahlungsverkehr vorgenommen, Erlösschecks aus Finanzierungen geschrieben, Kundenfinanzierungen diskontiert, also alle buchungsmäßigen Vorgänge erfasst und anschließend zur weiteren Bearbeitung an die EDV-Abteilung geleitet.



UNTEN: Die Datenverarbeitung. Hier werden die Daten aller OKB-Niederlassungen erfasst und ausgewertet.

Diesmal: MODELLTISCHLER



Für jedes Werkstück, das aus Metall gegossen wird, muß vorher ein Modell in Originalgröße angefertigt werden — aus Holz oder Kunststoff. Das bedeutet handwerkliche Maßarbeit, denn diese Modelle dienen der Herstellung der Gießformen. Deshalb muß der Modelltischler die Arbeiten einer Gießerei kennenlernen. Auch Holzmodelle für neu zu entwickelnde Karosserien und Chassisteile fertigt er.

Dazu ist gutes räumliches Vorstellungsvermögen nötig. Weil seine Arbeit Einzelanfertigung ist, muß der Modell-

tischler in vielen Arbeitstechniken bewandert sein. Er wird an allen üblichen Holzbearbeitungsmaschinen ausgebildet und lernt natürlich auch das Aufzeichnen und komplizierte Verleimen der oft aus vielen Stücken zusammengesetzten Teile.

Als Vorbildung für den künftigen Modelltischler ist der Hauptschulabschluß oder eine vergleichbare Schulbildung erforderlich. Die Ausbildung dauert drei Jahre; ausgebildet wird dieser Beruf im Werk Rüsselsheim.



EINE GUTE IDEE

Neue Fräsmethode

Das Vorschlagswesen wendet sich an Mitarbeiter aller Bereiche und Ebenen. Auch die Ideen der Führungskräfte sind gefragt. Von ihnen erwartet man nicht nur, daß sie das Vorschlagswesen in ihrem Bereich unterstützen, sie können und sollen selbst auch Verbesserungsvorschläge einreichen. Einer, der das wiederholt mit Erfolg getan hat, ist Horst Langguth, Betriebsleiter Zentralwerkstätten im Bereich der Technischen Zentral-Abteilungen. Um was ging es bei seinem Vorschlag?

Der Einsatz von hartmetallbestückten Werkzeugen selbst ist nicht neu, jedoch bei Kopierfräsmaschinen äußerst problematisch. Erst durch den Einsatz neuer Maschinen und verbesserter Schneidwerkzeuge (die zum Teil selbst entwickelt und durch Versuche bestätigt wurden) war es möglich, bei geeigneten Werkstücken an Kopierfräsmaschinen normale Schnellstahlwerkzeuge durch hartmetallbestückte Schrupp- und Schlichtfräser (Messerkopf- und Walzenfräser) auszutauschen. Durch diese von Horst Langguth vorgeschlagene Methode (auf dem Bild oben der Einsender mit alten und neuen Schneidwerkzeugen) konnten die Bearbeitungszeiten verkürzt werden.

Für seinen Vorschlag erhielt er eine Anerkennung, da er als Betriebsleiter nicht prämienerberechtigt ist. Wi.

Machen Sie
sich selbst
ein bißchen
reicher durch
einen guten Vorschlag!



VORSCHAU AUF DEN ERSTEN TEIL DER OPEL-VORTRAGSREIHE

Vom Himalaya bis in die Wüste Sinai

Mitte Oktober beginnt die Opel-Vortragsreihe für das Winterhalbjahr 1979/80. In der nachfolgenden Vorschau auf ihren ersten Teil fehlt der Name von Reinhold Messner. Schon zweimal war der weltbekannte Alpinist Referent unserer Veranstaltungsreihe.

Doch wie sehr auch immer wieder nach ihm gefragt wurde, es gelang uns trotz aller Bemühungen nicht, seine Termine mit den unseren in Einklang zu bringen. Statt seiner wird aber sein Freund und Bergkamerad Peter Habeler (Bild) zu uns kommen, der nicht nur die letzten aufsehenerregenden Besteigungen im Himalaya gemeinsam mit Messner erfolgreich durchstand, sondern sein bergsteigerisches Können bei vielen anderen Gelegenheiten unter Beweis gestellt hat. Wegen des zu erwartenden großen Interesses wird dieser Abend in die Flörsheimer Stadthalle verlegt, wo mehr Raum zur Verfügung steht. Doch bürgen auch die Namen der anderen, den Stammbesuchern schon bekannten Referenten wieder für interessante, anregende Vortragserlebnisse.

Dienstag, 16. Oktober 1979

Peter Habeler

„Abenteuer am Berg“

Farbbildbericht des berühmten Bergsteigers und Expeditionsgefährten von Reinhold Messner. Nicht nur von den letzten spektakulären Expeditionen wird der Referent berichten, sondern auch über seine interessantesten Erlebnisse und Abenteuer in den Alpen und anderen Gebirgen.

Dienstag, 23. Oktober 1979

Michael Welder

„Ostpreußen“

Der beliebte Referent, der uns dreimal durch die Sowjetunion führte, nimmt die Besucher diesmal mit in das ehemalige Ostpreußen. Die Fahrt führt von Danzig über historische



Städte ins Masurenland und zu den schönsten masurischen Seen.

Dienstag, 30. Oktober 1979

Volker Klöpsch

„Chinesisches Tagebuch“ (II)

Der Farbbildbericht über die Volksrepublik China schildert die Erlebnisse während eines 2-jährigen Aufenthalts des Referenten als Austauschstudent. Während im ersten Teil über die Hauptstadt Peking und Nordchina referiert wurde, berichtet der Referent diesmal von Shanghai und seinen Reisen nach Südchina sowie dem Alltag und dem kulturellen Leben der Chinesen.

Dienstag, 6. November 1979

Dr. Georg Wolff

„Herbst – eine Impression“

Farbbildbericht des beliebten Referenten, der mit seinen hervorragenden Aufnahmen sowie vielen Tips für Foto- und Schmalfilmfreunde uns fast zwei Jahrzehnte die Treue gehalten hat, sich aber nun mit diesem Alpenvortrag von seinen vielen Vortragsgenossen endgültig verabschiedet wird.

Dienstag, 13. November 1979

Fritz Kortler

„Im Boot über den Atlantik“

Der Referent, der uns zuletzt in den für Fremde verbotenen Teil des Jemen mitnahm, schildert in seinem neuesten Farbbildbericht ein außergewöhnliches Unternehmen: die Fahrt in einem nur 5,60 m langen Sperrholzboot quer über den Atlantischen Ozean und dann durch die Inselwelt der Karibischen See.

Dienstag, 20. November 1979

Helfried Weyer

„Die Wüste Sinai“

Der Wetzlarer Fotojournalist führt diesmal seine Zuhörer mit seiner selbst kreierten Vortragstechnik, der Leica-vision, in ein Gebiet des Nahen Ostens, das immer wieder Schlagzeilen macht: in die Wüste Sinai, Puffer zwischen Afrika und Asien, zwischen Israel und Ägypten.

Sämtliche Vorträge um 20 Uhr in der Rüsselsheimer Stadthalle. Nur der Vortrag von Peter Habeler findet, wie oben schon gesagt, wegen der erwarteten großen Nachfrage und des größeren Platzangebots in der Stadthalle Flörsheim statt. – Eintritt frei. –

Änderungen vorbehalten! (Die Vorträge und Termine des zweiten Teils werden später bekanntgegeben.)

JUBILARFEIER

Eine Show mit Roberto Blanco in der Rheingold-Halle

Die zweite Jubilarfeier 1979 wird, wie bereits kurz berichtet, am Samstag, dem 6. Oktober 1979, ebenso wie die im März in der Rheingoldhalle in Mainz stattfinden. An diesem Tage werden alle Jubilare geehrt, deren Jubiläum in die Zeit vom 21. Januar bis einschließlich 30. April 1979 gefallen ist. Neben den Jubilaren werden wieder deren Ehegatten sowie Vorgesetzte und Gäste geladen.



Nach der akademischen Feier, die das große Werksorchester musikalisch umrahmt und dem Abendessen, bei dem die Unterhaltungsgruppe des Werksorchesters zu hören sein wird, spielt das Horst Althoff-Sextett vom Hessischen Rundfunk zum Tanz auf. Das Experiment, bei einer Jubilarfeier auch das Tanzen nicht zu kurz kommen zu lassen, wurde während der letzten Feier von den Jubilaren mit viel Elan und Begeisterung aufgenommen. Es war ein Volltreffer. Und auch diesmal soll damit wieder voll ins Schwarze getroffen werden.

Im Mittelpunkt des bunten Teils steht die Show des populären und schon viele Jahre konstant in der Spitzengruppe der leichten Muse stehenden Unterhaltungskünstlers Roberto Blanco (Bild).



THEATERKARTENVERMITTLUNG

Querschnitt durch das Theaterleben im Rhein-Main-Gebiet

Die Sommerferien in den Theatern sind jetzt zu Ende gegangen. Der Jahreszeitenwechsel ist gleichzeitig der Startschuß für die nun beginnende Theatersaison. Auch in unserem Werk hängen wieder die monatlichen „Opel-Theaterpläne“ an den Schwarzen Brettern, die darüber informieren, für welche Vorstellungen in den Theatern in Rüsselsheim, Frankfurt, Wiesbaden und Mainz bei der Kulturabteilung Karten zu ermäßigten Preisen erhältlich sind. Auch das vollständige Programm des Stadttheaters Rüsselsheim liegt dort für Theaterfreunde bereit. Es gibt Auskunft über alle in die Zeit vom 8. September 1979 bis 31. Mai 1980 fallenden Vorstellungen von Tourneetheatern in Rüsselsheim.

Obwohl das Fernsehen in der Regel abwechslungsreiche Programme ausstrahlt, ist es immer wieder erfreulich, daß trotzdem von der seit Jahrzehnten praktizierten Theaterkartenvermittlung reger Gebrauch gemacht wird. Ein aus dem betrieblichen Alltag herausragender „lebendiger“ Theaterbesuch ist für viele ein geistiges und gesellschaftliches Erlebnis. Hinzu kommt, daß die theaterinteressierten Werksangehörigen die Vorteile unserer Kartenvermittlung zu schätzen wissen.

Der Interessent bestellt persönlich oder telefonisch die Karten für die

betreffende Vorstellung und holt sie einige Tage vor der Vorstellung gegen Barzahlung ab. So erspart er sich den Weg zur Vorverkaufskasse und braucht auch nicht um sein Glück an der Abendkasse unmittelbar vor Beginn der Vorstellung zu bangen.

In diesem Zusammenhang muß erneut darauf hingewiesen werden, daß eine rechtzeitige Kartenbestellung mitunter sofort nach Aushang des Theaterplanes notwendig ist, um die Wünsche nach Anzahl und Preisgruppen der Karten berücksichtigen zu können. Leider lassen sich trotz aller Bemühungen die Vorgaben und Wünsche der Theaterfreunde nicht immer realisieren.

Der Opel-Theaterplan enthält, wie man sich immer wieder selbst überzeugen kann, vom sozialkritischen modernen Schauspiel über die bis heute jung gebliebene und beliebte Operette bzw. das Musical bis zur Oper einen Querschnitt durch das heutige Theaterleben und wird den Interessen von jung und alt gerecht. — Die Kulturabteilung ist bemüht, allen Wünschen — so gut sie es kann — zu entsprechen und freut sich, wenn sie eine weiter ansteigende Tendenz des Theaterbesuchs registrieren kann. (Auf dem Bild oben eine Szene aus einer Aufführung von Richard Wagners „Rienzi“ im Hessischen Staatstheater Wiesbaden.)

WERKSFERIEN Als die Bänder standen...

„Wenn der Riese Urlaub macht“ hieß einmal der Titel eines Artikels in einer Tageszeitung über die Werksferien bei Opel, wobei es hauptsächlich um die geänderte Situation in der Innenstadt ging mit weniger Verkehr, mehr Parkplätzen, geschlossenen Läden, mehr Ruhe und weniger Geschäftigkeit auf Straßen und Plätzen. Ähnliches gilt natürlich auch für das Geschehen im Werk. Ruhende Bänder, stehende Maschinen, leere Werksstraßen, verwaiste Büros. Dennoch darf der äußere Eindruck nicht



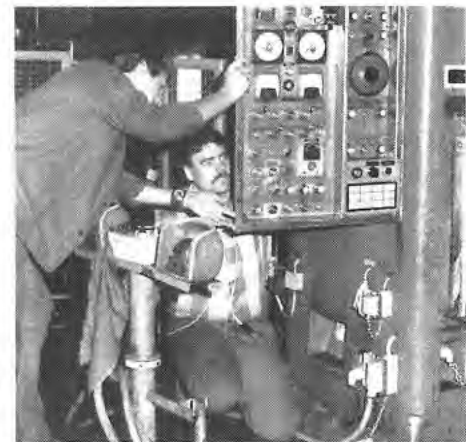
Begonnen hatten die Werksferien mit dem Urlaubsständchen des Werksorchesters.



Verwaistes Büro.



Ruhende Bänder, leere Werksstraßen.



Reparaturarbeiten.

täuschen. Der Riese schlief nicht, er ruhte nur. Werkschutz, Werksfeuerwehr, Werksärztlicher Dienst, Werksverpflegung und Ordnungsdienst waren – wenn auch nicht vollständig – besetzt.

Nachdem die Inventur beendet war, verringerte sich die Zahl der Hiergebliebenen zwar, aber jeweils rund 10.000 Menschen waren es dennoch, die in den beiden letzten Ferienwochen täglich ins Werk kamen. Wichtige Instandhaltungs-, Wartungs- und Reparaturarbeiten, die während des normalen Betriebes nicht möglich sind, wurden ausgeführt. Dazu kamen die Renovierung von Gebäuden und die Ausbesserung von Straßen. Auch die jährlichen Desinfektions-

maßnahmen in den Wasch-, Dusch- und Umkleieräumen mußten durchgeführt werden. In manchen Büros waren, wenn auch mit „halber Kraft“, laufende Verwaltungsarbeiten zu erledigen. Und da im Werk Bochum die Werksferien zwei Wochen früher zu Ende gingen, mußte vor allem in Abteilungen gearbeitet werden, die Teile nach Bochum schicken, beispielsweise im Preßwerk.

Unsere Fotos vermitteln einen unvollständigen Eindruck von dem eben Gesagten, sind inzwischen aber Vergangenheit. Längst sind die Menschen wieder an ihre Arbeitsplätze zurück, der Betriebsalltag ist wieder eingeleitet.



Desinfektionsmaßnahmen.

EINER VON UNS

„Nur Fliegen ist schöner ...“

Diesen Slogan aus der früheren Opel-Werbung macht sich Anton Totzauer in seiner Freizeit zu eigen. Im Rüsselsheimer Werk bildet er als Meister in der Berufsausbildung den Nachwuchs der Kfz-Schlosser aus. Bei Opel ist er schon in sehr jungen Jahren.

Angefangen hatte es mit dem Basteln von Segelflugzeugmodellen. Seit 1938 ist Anton Totzauer aktiver Segelflieger, nachdem er die entsprechenden Prüfungen abgelegt hatte. Während des Krieges war er bei der Luftwaffe. Er ist Mitglied im Sportfliegerclub Gerauer Land sowie im Luftsportverein Rhein-Main mit Sitz in Hochheim.

Die Sportflugabteilung dieses Vereins befindet sich in Worms; hier steht auch die Maschine von Anton Totzauer. 1973 schaffte er sich sein erstes Motorflugzeug an, im Jahre 1976 dann einen Motorsegler vom Typ Falke SF 25 C. Seit 1959 hat er die Lizenz als Fluglehrer, so daß er auch den Nachwuchs ausbilden kann. Es ist deshalb kein Wunder, daß sein ältester Sohn ebenfalls begeisterter Flieger ist.

Die Wochenenden gehören praktisch dem Flugsport. Frau Totzauer ist dann meistens auch mit von der Partie. An



Luft-Rallyes im Rahmen von Wettbewerben hat sich Anton Totzauer ebenfalls schon erfolgreich beteiligt. Für viele Urlaubsreisen bevorzugt er seinen Motorsegler. Im letzten Jahr ging es unter anderem nach Südfrankreich, Südspanien und Italien, wo er sich mit einigen Kollegen traf. In diesem Jahr waren Totzauers auf Korsika.

Dies + Das

Seit Mitte August sind alle deutschen Werksurlauber wieder an der Arbeit. Vom 9. Juli in Bochum bis zum 10. August in Rüsselsheim und Kaiserslautern dauerte die diesjährige Opel-Urlaubssaison. (Für ausländische Mitarbeiter mit Zielen beispielsweise „weit hinten in der Türkei“ gab es noch unbezahlten Sonderurlaub.) Jetzt, im September, ist der Strom der Urlaubsberichte („Mensch, da bin ich doch in Tunesien auf eine Qualle getreten ...“) versiegt. Da aber inzwischen die Filme entwickelt sind, kommt in diesen Tagen noch die bildliche Nachlese. („Schau mal, Kollege, hier parken wir gerade unter dem schiefen Turm von Pisa ...“) Ob sich alle Fernfahrer gut erholt oder sich mehr hartem Streß ausgesetzt haben – wer weiß?

Noch eine Urlaubsnachlese: Geht man in diesen Tagen über die Parkplätze, sieht man an vielen Wagen Plaketten, die darauf hinweisen, wo einer im Urlaub war oder daß er als mutiger Fahrer diesen oder jenen steilen Paß befahren hat. Sicher, manche geben mit solchen Plaketten ein bißchen an, für andere aber ist ein persönliches Erlebnis damit verbunden, das man auch anderen mitteilen möchte: „Seht, in X-Dorf, da war es schön!“

Erweiterungen, Neu- und Anbauten an vielen Ecken und Enden des Werksareals. Hochkonjunktur für die Betonmischer. Die Kehrseite: Bäume, Büsche und Rasenflächen fielen da und dort der Ausweitung zum Opfer. Die Umweltfreunde unter unseren Bauleuten sollten sich darüber einmal Gedanken machen. Sich auch oder gerade in der tristen Industriewelt für mehr Grün zu engagieren, ist eine lobenswerte Aufgabe. Möglichkeiten, wenn auch keinen echten Ersatz für verlorenes Grün, gibt es bestimmt, und seien es da und dort „nur“ Kübel mit Pflanzen und Sträuchern, ein Vorschlag, der an dieser Stelle schon mehrmals gemacht wurde.

Früher sprach Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, wenn er auf Betriebsversammlungen das Wort ergriff, die Anwesenden als „Liebe Mitarbeiter“ an. Da wurde häufig gejoht und gepiffen. Bei der letzten Versammlung sagte er: „Meine Damen und Herren“. Das war wieder nicht recht. Er betrachte die Opeler wohl nicht mehr als „Mitarbeiter“, meinte ein Diskussionsredner. Preisfrage: Wie soll's denn sein, was ist die richtige Anrede, die keinen Anstoß erregt?



Scheinwerfer-Meßstand in der PEK. Hier werden alle Einzelheiten eines Fahrzeugscheinwerfers untersucht. Ebenfalls eine wichtige Prüfung im Dienste der Fahrzeugsicherheit.

DER NEUE KADETT

Unser Jüngster sprengt den Rahmen seiner Klasse



Nach der mit viel Beifall bedachten Premiere unserer Spitzenmodelle Senator und Monza im vergangenen Jahr hat das Unternehmen jetzt auch am anderen Ende der Modellskala gründlich Innovation betrieben und stellt mit dem neuen Kadett ein Automobil vor, das frischen Wind in seiner Klasse verspricht. Denn der jüngste Sproß unseres Hauses ist nach gründlicher Erforschung des Marktes für viele Käufergruppen geradezu maßgeschneidert: Er bietet in attraktivem Design ein für seine Größenordnung beispielhaftes Raumangebot mit viel Platz auch hinten, guten Komfort, respektablen Stauraum für das Gepäck, hohe Zuladung und die traditionellen Kadett-Vorzüge wie Wirtschaftlichkeit, Fahrsicherheit und Temperament. Davon konnten sich in den letzten drei Wochen Fachjournalisten aus der Bundesrepublik und vielen europäischen Staaten sowie die Opel-Händler und interessierte Kreise selbst überzeugen. Auf den folgenden Seiten wichtige Einzelheiten und markante Merkmale unseres jüngsten Sprosses, der den Rahmen seiner Klasse sprengt.

KAROSSERIE

Chic mit Pfiff im Detail

Seit mehreren Jahren dominieren in der unteren Mittelklasse kleine Limousinen mit Hecktür und variablem Innenraum, die allerdings wegen des relativ kleinen Gepäckabteils nicht jedermanns Geschmack waren. In unserem Hause hat es diese einseitige Fixierung schon beim bisherigen Kadett nicht gegeben. Unter den vielen Karosserie-Varianten waren bereits ein Stufenheckmodell und der City lieferbar. Den jüngsten Sproß gibt es nun sogar in der gleichen Schrägheck-Silhouette mit großer Hecktür oder auch mit Kofferraumklappe.

In keiner der beiden Versionen kann der kleinste Opel als ein kleines Auto bezeichnet werden. Der neue Kadett übertrifft den Klassendurchschnitt in Länge und Breite eindeutig, gleichzeitig ist er knapp 13 Zentimeter kürzer und damit kompakter als der Vorgänger. Daß der Neue diesen dennoch auch in den Längenmaßen des Innenraums merklich überbietet, war angesichts der vom Unternehmen gerade in der jüngsten Vergangenheit besonders gepflegten Raumökonomie zu erwarten.

Während Fahrer und Beifahrer auf den Frontsitzen bislang schon

großzügige Platzverhältnisse vorfinden, können jetzt auch die hinten sitzenden Passagiere in einem Fondabteil Platz nehmen, wie es sonst eigentlich nur in gehobeneren Klassen vorzufinden ist. Trotz der Reduzierung der Gesamtlänge wurde die Kniefreiheit hinten um über fünf Zentimeter erhöht. Weitere Meßwerte für die hinteren Plätze, die für sich sprechen: Der Beinraum wuchs um 8,8 Zentimeter und die Hüftfreiheit um 7,1 Zentimeter.

Das funktionelle Design ist ein unverwechselbares Merkmal der Kadett-Karosserie. Zum einen hat sich das Unternehmen auf dem Sektor Aerodynamik einen guten Namen gemacht, zum anderen entstanden die ersten Skizzen für den neuen Kadett auf dem Reißbrett vor mehr als fünf Jahren; mithin zu einer Zeit, in der schon erhebliches Gewicht auf besondere Wirtschaftlichkeit auch beim Benzinverbrauch gelegt worden war. Deshalb wurde unser Jüngster zu einem äußerst ökonomischen Umgang mit dem Kraftstoff erzogen. Von den ohnehin sparsamen Triebwerken einmal abgesehen, ist dies auch beim neuen Kadett das Ergebnis einer gezielten aerodynamischen Durchbildung der funktionellen Karosserie.

Ausführliche Studien im Windkanal sorgten für das bei uns typische, leicht keilförmige Design: Die schräge Front, der tief herabgezogene integrierte Spoiler, die sanft ansteigende, harmonisch in die Frontscheibe übergehende Motorhaube und ein sorgfältig berechneter Dachspoiler am Übergang zur abgeschragten Heckpartie ermöglichen Strömungseigenschaften, die den Kadett bei Vergleichsmessungen ganz hervorragend abschneiden lassen, ganz gleich, ob Wettbewerber zum Duell antreten oder das eigene Vorgängermodell, das er hinsichtlich des Luftwiderstandsbeiwertes um nicht weniger als 15 Prozent schlägt. Die Auswirkung auf den Treibstoffverbrauch: Fünf Prozent weniger als beim Vorgänger, identische Triebwerksbestückung vorausgesetzt.

Dabei sorgen die aerodynamischen Feinheiten des neuen Kadett nicht nur für sparsamen Umgang mit der Antriebsenergie. Sie unterstützen auch bei höheren Geschwindigkeiten die Funktion des sicheren Fahrwerks. Denn die

Auftriebskräfte an Vorder- und Hinterachse bleiben äußerst gering, die Seitenwindstabilität macht den Kadett selbst bei böigem Wetter zum leicht beherrschbaren Auto. Während zu den Hauptvorzügen des Vorgängers bereits ein stattliches Kofferraumvolumen zählt, macht es der Neue noch einmal besser: 390 Liter schluckt er als Hecktür-Version, das sind 12 Liter mehr als beim Vorgänger (alle Maße nach VDA-Meßanweisung). Wenn die hintere Sitzlehne umgeklappt wird, sind es bis zur Oberkante der Vordersitzlehne 710 Liter, und wenn die Ladekapazität einmal vollständig genutzt wird, nicht weniger als 980 Liter.

Dank der großen Öffnung kann auch sperriges Ladegut leicht verstaut werden. Gleiches gilt für die neue Kadett-Variante mit Kofferraumklappe, die respektable 410 Liter Volumen für das Gepäck bereithält — 32 Liter mehr als bei dem schon für sein Fassungsvermögen gerühmten Vorgänger. Allen Modellen gleich ist die ausgesprochen niedrige Ladehöhe von nur 56 Zentimetern.



INNENRAUM

Komfort — und vor allem viel Platz

Der Passagierraum des neuen Kadett vermittelt schon auf den ersten Blick den Eindruck großzügiger Platzverhältnisse, aber auch den der Funktionalität und der Gediegenheit. Mit großem Winkel öffnende Türen geben den Weg zu Vollschauersitzen frei, die, nach anatomischen Erfordernissen konstruiert, auch bei längerer Fahrtdauer für ermüdungsfreies Reisen sorgen. Der Fahrer findet sich auf seinem Platz schnell zurecht.

Mit unverwechselbaren Symbolen gekennzeichnete Schalter sind leicht erreichbar und nach dem Prinzip „Primärfunktion vor Sekundärfunktion“ angeordnet. Die Primärfunktionen, die unmittelbar mit dem Fahrbetrieb zusammenhängen, befinden sich in Fingernähe am Lenkrad. Dazu zählen Blinker, Hupe, Lichthupe,

Auf- und Abblenden sowie Scheibenwischer und -wascher.

Zur Behaglichkeit des farblich harmonisch abgestimmten Innenraums trägt auch das gute Klima bei. Ein hoher Luftdurchsatz wird durch das zweistufige Radialgebläse erreicht, das dem vorherigen Axialgebläse in der Förderleistung deutlich überlegen und gleichzeitig merklich leiser ist. Die Heizung selbst ist nach dem Mischluftsystem konzipiert, das sowohl ein feinfühliges wie auch schnelles Regulieren der gewünschten Temperatur ermöglicht, da warme mit kühler Luft gemischt wird. Für eine optimale Verteilung der Frischluft im Wageninnern sorgen zwei Düsen in der Instrumententafel, die sich unabhängig voneinander richten und dosieren lassen. Zwei weitere Düsen halten die Seitenscheiben beschlagfrei.

Die ausgeprägte Geräuscharmheit trägt wesentlich zum hohen Komfort im Kadett bei. Sie wurde durch ein ganzes Bündel von Maßnahmen erzielt. Zum einen liefern die lauffruhigen Motoren und die von Windgeräuschen weitgehend freie Karosserie günstige Voraussetzungen, zum anderen wurden Details wie die entkoppelte Bodenwanne im Prinzip von Rekord und Senator übernommen. Bei ihr sind die seitlichen Schweller nicht mehr Bestandteil des Bodenbleches, sondern mit ihm ver-

schweißt, um die Schwingungen des Fahrwerks auszufiltern.

Darüber hinaus wurden alle „Schallfenster“ wie Montageöffnungen und Bohrungen sorgfältig geschlossen und abgedichtet. Die Aufhängungspunkte der Auspuffanlage wurden zudem genau nach der Berechnung der Amplituden des Systems gewählt, so daß — noch unterstützt durch ein spezielles Auspuffgelenk — die Übertragung von Schwingungsenergie wirkungsvoll unterbunden wird.



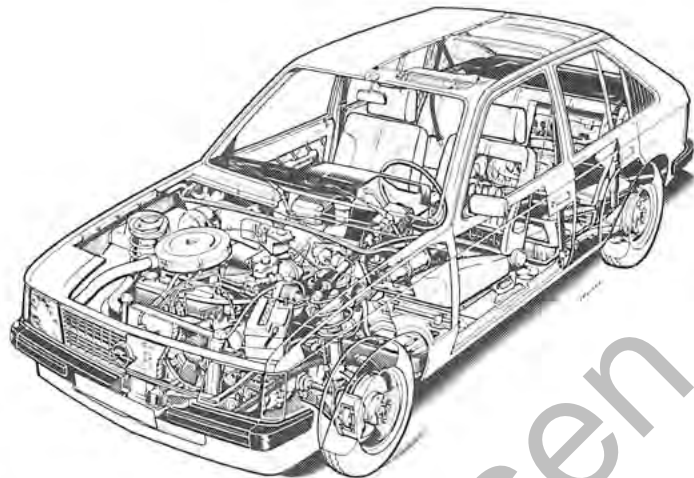
FAHRWERK

Kraft von vorn für viel Platz

Die Entscheidung für den Antrieb der vorderen bzw. hinteren Räder ist heute in der unteren Mittelklasse nicht mehr die Frage der günstigeren Fahreigenschaften, sondern schlichtweg eine Frage des Maximums an Innenraum bei möglichst kompakten Außenabmessungen. Diese Überlegung muß den Frontantrieb bei relativ kleinen Fahrzeugen favorisieren. Das Unternehmen hat daher die prinzipbedingten Vorzüge des Frontantriebs bei quergestelltem Motor konsequent genutzt und dem System gleichzeitig Eigenschaften aneignen, die für vorbildlich geringen Lenkkräftaufwand ebenso sorgen wie für ein harmonisches Zusammenwirken von Vorder- und Hinterradaufhängung zugunsten eines guten Komforts und der bei uns zum Standard zählenden überdurchschnittlich hohen Fahrsicherheit.

Kennzeichnend für die Vorderradaufhängung ist das McPherson-Prinzip. Durch die ausgeklügelte Geometrie der Federbeinkonstruktion war es möglich, die als vorbildlich geltende Handlichkeit des Vorgängers zu erhalten und die Fahrsicherheit weiter zu erhöhen. Wichtiger Bestandteil der Achsgeometrie ist neben dem gezielt entwickelten Eigenlenkverhalten der richtungsstabilisierende Lenkrollradius, der es dem Fahrer leicht macht, seinen Wagen in allen Situationen sicher zu verlagern. Außerdem wird die Wintertüchtigkeit des in der Spurweite vorn und hinten um 100 mm gewachsenen neuen Kadett erhöht.

Bei der Entwicklung der Hinterradaufhängung standen die Beibehaltung der mustergültig sicheren Fahreigenschaften des Vorgänger-



modells sowie die Erhöhung des Federungskomforts als Ziele im Vordergrund. Erreicht wurde dies mit einer modernen Verbundlenker-Hinterradaufhängung, die mit einer erstmals bei Senator und Monza verwirklichten Besonderheit aufwartet – der Mini-Block-Feder nämlich, die beim Kadett in der Kegelvariante Verwendung findet. Durch ihre raumsparende Bauweise trägt sie dazu bei, die Hinterradaufhängung extrem

flach zu halten, wobei jeder gesparte Zentimeter den Passagieren und vor allem dem großen Gepäckabteil zugute kommt.

Sicher abgebremst werden kann der Kadett auch bei Ausfall eines Bremskreises dank der Diagonal-Auslegung des Zweikreis-Bremsystems, bei dem vordere Scheibenbremsen selbstverständlich sind. Die wirksame Gesamtbremsfläche beträgt 368 cm².

MOTOREN

Leistungsfähig und wirtschaftlich

Einer der insgesamt drei wahlweise erhältlichen Motoren ist bereits ein guter Bekannter. Der 1,2 N tut seit Jahren im Kadett zuverlässig und sicher seinen Dienst. Er leistet in der für den neuen Kadett überarbeiteten Version 39 kW (53 PS). Die Leistungsreduzierung um zwei PS wurde zugunsten der harmonischen Abstimmung auf die durch den Quereinbau zwangsläufig völlig geänderte Auspuffanlage vorgenommen.

Das zweite Aggregat gibt es seit dem Frühjahr für Ascona und Manta. Es hat damit auch schon seine Bewährungsprobe hinter sich. Dieser 1,3 Liter N-Querstrom-Motor für Normalbenzin leistet 44 kW gleich 60 PS. Was in diesem neuen Opel-Motor noch an Reserven steckt, offenbart er als 1,3 Liter S mit 55 kW (75 PS). Beide 1,3 Liter-Motoren gehören zweifellos zu den technischen Leckerbissen in der Vierzylinder-Klasse. Schon bei der konstruktiven Auslegung der Brennräume wurde auf einen günstigen Treibstoffverbrauch geachtet.

Die obenliegende Nockenwelle macht die Neuen zu besonders drehfreudigen Aggregaten, der ge-

wichtsparende Leichtmetallzylinderkopf, der nach dem Querstrom-Prinzip konzipiert wurde, gewährleistet dank der guten Füllung der Zylinder eine Verbrennung mit hervorragendem Wirkungsgrad des Benzin-Luft-Gemisches. Das bedeutet hohe Leistung bei geringem Verbrauch.

Weitere bemerkenswerte Kennzeichen des neuen Triebwerks sind die fünffach gelagerte und zugunsten hoher Laufruhe mit vier Gegengewichten ausgestattete Kurbelwelle sowie der in der Klasse einzigartige hydraulische Ventilspielausgleich, der eine Kontrolle bzw. das Justieren des Ventilspiels während der ganzen Lebensdauer erübrigt. Eine setzfreie Zylinderkopfdichtung macht zudem die 1.000-Kilometer-Inspektion überflüssig.

Allen drei Motoren eigen ist eine gute Elastizität. Während der 1,2-Liter sein höchstes Drehmoment von 82 Nm bei 3.600 Umdrehungen pro Minute erreicht, liegt der Maximalwert des 1,3 Liter-N bei 94 Nm, die über das Drehzahlband von 3.400 bis 3.800 Touren anfallen. Noch einmal besser kann es erwartungsge-

mäß der S-Motor, der sein maximales Drehmoment von 101 Nm von 3.800 bis 4.600 Umdrehungen mobilisiert.

Die Fahr- und Verbrauchswerte der 1,3 Liter sprechen für deren Spritzigkeit und Genügsamkeit.

Mit 44 kW beschleunigt der Kadett in 15,5 Sekunden auf 100 km/h, die 55 kW-Version braucht dafür nur 13,5 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeiten liegen bei 147 bzw. 158 km/h. Die Verbrauchswerte betragen für den 1,3 N beim Stadtzyklus 9,8 Liter, bei 90 km/h 6,6 Liter, bei 120 km/h 9,2 Liter Normalbenzin pro

100 Kilometer; für den 1,3 S liegen sie bei 9,4, 6,1 bzw. 8,3 Liter Superbenzin. Die Werte des 1,2 Liter: Beschleunigung auf 100 km/h in 18,5 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h und Verbrauch 9,8, 6,5 bzw. 9,3 Liter Normalbenzin pro 100 Kilometer.

Die Kraftübertragung erfolgt über ein neu konstruiertes, exakt und leicht schaltbares Viergang-Getriebe. Bei der Wahl der einzelnen Übersetzungen stand neben dem Streben nach einem guten Beschleunigungsvermögen wieder die Forderung nach hoher Wirtschaftlichkeit im Vordergrund.



AUSSTATTUNG

Individualität ist Trumpf

Wer den Kadett als reines Zweckautomobil für Einsätze vorsieht, bei denen auch der Innenraum überdurchschnittlich strapaziert werden muß, findet in der Grundausstattung das günstigste Angebot. Dabei ist diese Basis-Version keineswegs spartanisch, sondern wohnlich ausgestattet. Boden-teppiche zum Beispiel gehören bereits zum serienmäßigen Lieferumfang.

Wer sich einen komfortableren Innenraum wünscht, findet die Erfüllung seiner Ansprüche in der Luxus-Version, äußerlich erkennbar an Details wie rechteckigen Breitbandscheinwerfern und zusätzlichen Chrom-Zierleisten; im Innenraum kommen neben den luxuriösen Polsterstoffen unter anderem verstellbare Kopfstützen, zusätzliche Haltegriffe, Fondascher und ein abblendbarer Innen-spiegel hinzu. Außerdem selbstverständlich: elektrische Scheibenwaschanlage mit Intervallschaltung für den Wischer.

Die Spitzenstellung im Programm nimmt wieder die Berlina-Version ein. Das geschmackvoll-gediegene Interieur bestimmen hochwertige Sitzbezüge und Teppiche aus Velours-Material. Darüber hinaus bietet der Kadett-Berlina u.a. einen von innen verstellbaren Außenspiegel, Quarz-Uhr, Tages-

kilometerzähler, Vierspeichen-Komfortlenkrad, Beleuchtung von Handschuhfach, Motor- und Gepäckraum (der mit Vliestepich ausgeschlagen ist) und viele zusätzliche Ablagemöglichkeiten im Innenraum. Äußerlich ist das Spitzenmodell am „Berlina“-Schriftzug sowie an serienmäßigen Sportfelgen mit speziellen Radkappen und breiten PVC-Schutzzierleisten an den Karosserieflächen zu erkennen.

Beim Kadett SR (Bild unten) sind die inneren Qualitäten dem sportlich-orientierten Äußeren adäquat: Auf seinem Recaro-Sitz – serienmäßig auch für den Copiloten – findet der Fahrer vor sich ein besonders reichhaltig bestücktes Instrumentarium, bei dem auch Drehzahlmesser, Öl-Manometer und Voltmeter selbstverständlich sind. Das spezielle Dreispeichenlenkrad weist einen besonders starken und griffigen Kranz auf. Das Fahrwerk wurde dem sportlichen Charakter mit modifizierten Federn und Stoßdämpfern angepaßt. Auf die Alu-Felgen sind breite Niederquerschnittsreifen der Dimension 185/60 HR 14 aufgezogen. Spezielle Front- und Heckspoiler verbessern die Straßenlage im oberen Geschwindigkeitsbereich. Serienmäßiges Triebwerk ist der 1,3 Liter S-Motor.



Kadett Caravan. (Einzelheiten über ihn im nächsten Heft.)

lich möglich, und Prägekanten reduzieren den Arbeitsaufwand beim Nachlackieren. Darüber hinaus sind die kunststoffüberzogenen Stoßfänger vorn und hinten so ausgelegt, daß es bei kleineren Karambolagen – etwa auf Parkplätzen – erst gar nicht zur Karosserie-Reparatur kommen muß.

Weitere Besonderheiten in Stichworten: Einstellung der Scheinwerfer ohne Werkzeug, Auswechseln der Lampen vorn und hinten ohne Werkzeug, der Blinkerschalter weist keine Schraub-

sondern Steckverbindungen auf, Bremsbelagwechsel vorne ohne Öffnen der Hydraulik-Leitungen dank Schwimmsattelkonstruktion, Vorderradaufhängung wartungsfrei, Heizkern durch Schnappverschluß leicht zu wechseln, gute Zugänglichkeit aller Aggregate im Motorraum und – last but not least – die vorderen Kotflügel sind nicht angeschweißt, sondern angeschraubt.

Das ermöglicht im Fall des Falles ein schnelles wie überaus kostengünstiges Auswechseln.

SICHERHEIT

Neueste Erkenntnisse verwirklicht

Das Crash-Verhalten der Kadett-Karosserie ist genauso gut wie das des Vorgänger-Modells. Dies ist durchaus ein nennenswerter Fortschritt, denn heckangetriebene Automobile gelten prinzipbedingt bei der Auslegung der Knautschzonen als leichter beherrschbar, da sich bei ihnen Motor und Getriebe via Mittelunnel unter den Wagenboden schieben können. Anhand neuester Forschungsergebnisse und unter Einsatz des Computers gelang es jedoch, auch dem neuen Fronttriebler die in der Zielvorgabe geforderte hohe Knautschfähigkeit des Vorderbaues anzuerziehen.

Ausreichend verformbares Blech schützt die steife Fahrgastzelle natürlich auch dann, wenn der Unfallgegner von hinten auftrifft. Dabei ließ es die Konzeption der Karosserie auch zu, den Tank in den Bereich unter die Rücksitze zu legen und damit außerhalb der Knautschzone zu plazieren. Seine Umgebung ist von scharfen Kanten bereinigt, was die Unversehrtheit des Kraftstoffbehälters auch nach schwereren Kollisionen gewährleistet.

Zum optimalen Schutz der Insassen bei einem Seitenaufprall griff man zum Prinzip des Zugver-

bandes von Schloßern und Scharnieren. Damit wird ein tiefes Eindringen des fremden Fahrzeuges verhindert, beim Aufprall im spitzen Winkel wird dieses dank des aus dem Zugverband resultierenden „Leitplankeneffektes“ so gar abgewiesen.

Die Lenksäule verfügt über Teleskopspindel, Mantelrohr und Abreißschlitten. Alle Kanten des Interieurs wurden mit großen Radien abgerundet, und mit der Wahl splitterfreien Materials wurden Bruchkanten von vornherein ausgeschlossen.

Unser neuestes Modell heißt wieder Kadett, obwohl es sonst mit dem Vorgänger eigentlich nur noch den Markennamen gemeinsam hat. Schließlich finden sich auch in ihm wieder die guten Eigenschaften der Erfolgsreihe: Außen attraktiv, innen wohnlich, wirtschaftlich und robust. Dabei muß sich die Neukonstruktion – wie es einer dynamischen jungen Generation gut ansteht – indes nicht auf den Lorbeeren des Vorgängers ausruhen. Denn unser jüngster Spröß besticht darüber hinaus durch ein zukunftsorientiertes Konzept.

SERVICE

Ein guter Ruf verpflichtet

Besonders stolz sind unsere Entwicklungsingenieure auf die Fortschritte, die auf dem Sektor Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit erzielt wurden – insbesondere da der Vorgänger auch hier bereits in gutem Ruf stand.

Völlig neu für kompakte Fronttriebler ist dabei die Möglichkeit,

die Kupplungsscheibe ohne Ausbau des Motors zu wechseln. Nicht länger als 65 Minuten dauert diese Operation beim neuen Kadett, das ist mit weitem Abstand Bestleistung in der Klasse. Der Motor selbst kann nach oben oder unten ausgebaut werden. Abschnittsreparaturen sind nach Blechschäden selbstverständ-

Kadett SR.



BEI UNS ZU HAUS

Die Gemeinde TREBUR

Zu den Orten im Landkreis Groß-Gerau, in denen bereits vor ca. 6.000 Jahren feste bäuerliche Kleinsiedlungen bestanden, gehört auch Trebur, der Wohnsitz von mehr als 1.500 Opel-Mitarbeitern. Nach dem Sieg des Frankenkönigs Chlodwig über die Alemannen im Jahre 496 n.Chr. kam auch Trebur unter fränkische Herrschaft. Im 9. Jahrhundert unterstand

kommen, 1422 erwarben die Grafen von Katzenelnbogen den Ort, und 1479 fiel er an Hessen.

Gepflegte Gemeinde

Auch Trebur hatte wie viele andere Orte in den vergangenen Jahrhunderten unter Kriegen, Seuchen und Hungersnöten zu leiden. Eine besondere Geißel war für die

Einwohner der jahrhundertelange, immer wieder neue Kampf mit dem Hochwasser des nahen Rheins. Erst in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts haben Dammbauten und Stromregulierungen diese Gefahr weitgehend gebannt. Heute sind die Treburger Rheinauen in landwirtschaftliche Nutzflächen verwandelt. Die Landwirtschaft spielt auch heute noch eine große Rolle, doch ist die Zahl derer, die auswärts arbeiten, sehr hoch. Trebur mit einer Gemarkungsfläche von 50,14 km² ist eine gepflegte Wohngemeinde mit einer Mittelpunktschule für alle angeschlossenen Ortsteile.

Die Eingemeindungen

Zur Gesamtgemeinde Trebur gehören seit dem 1. Januar 1977 auch die früher selbständigen Gemeinden Astheim, Geinsheim und Hessenau. Trebur und Astheim verbindet eine fast 1.000jährige gemeinsame Geschichte. In Astheim wurden in jüngerer Zeit neue landwirtschaftliche Nutzflächen gewonnen, so daß mehrere vollberufliche Bauernhöfe entstanden. Der Großteil der Astheimer Erwerbstätigen arbeitet allerdings in auswärtigen Industriebetrieben. Gleiches gilt für den schon 767 im Kopialbuch des Klosters Lorsch erwähnten Ortsteil Geinsheim. Die Hessenau wurde erst 1937 zu einer Gemeinde erklärt. Trebur mit seinen 10.703 Einwohnern (einschließlich der eingemeindeten Orte) ist ein aufstrebendes Gemeinwesen, in dem sich mannigfaches Leben regt. Auf Anregung der örtlichen Gesellschaft für Heimat und Geschichte fanden aus Anlaß der Gründung Treburs vor 1.150 Jahren Mitte Mai Jubiläumsfeierlichkeiten statt, an denen nicht nur die Vereine, sondern auch weite Kreise der Bevölkerung lebhaften Anteil nahmen.



ein großer Teil der Tagewerke des Ortes dem Kloster Lorsch. Nach dem Lorsch Reichsurbar aus dem gleichen Jahrhundert war die „Villa Triburen“ Schauplatz bedeutsamer Ereignisse. 829 wurde erstmals die Kaiserpfalz „Tribur“ erwähnt. (Später wurde daraus Trebur.)

Schauplatz von Reichstagen

Durch die Gunst seiner Lage und den nahen wildreichen Reichsforst Dreieich wurde Trebur Schauplatz von Reichstagen, Kirchenversammlungen und anderen Ereignissen. Hier dankte beispielsweise Kaiser Karl der Dicke 887 ab, wurde Konrad II. 1024 zum König gewählt. Auf dem Treburger Fürstentag 1076 wurden die Beschlüsse gefaßt, die Kaiser Heinrich IV. 1077 veranlaßten, seinen bekannten Gang nach Canossa anzutreten. Doch der Schwerpunkt der Reichspolitik verlagerte sich dann in andere Gegenden. Treburs große Zeit war vorüber. 985 war der Königshof Trebur auf Lebenszeit an die Äbtissin Mathilde von Quedlinburg ge-



Oben das alte Rathaus und darunter das neue Rathaus von Trebur.

Reifen ohne Luft

Reifenplatzer: wie sie entstehen, wie man sie erkennt, wie man sie vermeidet...

Die Angst vor einem bei hoher Geschwindigkeit platzendem Reifen steckt wohl in jedem Autofahrer. Daß sie nicht ganz unbegründet ist, bestätigen immer wieder Berichte von Unfällen, die von Reifendefekten ausgelöst wurden. Deshalb in diesem Bericht Antwort auf einige Fragen: Sind Reifen tatsächlich unsichere Bauteile? Wie entstehen Reifendefekte überhaupt? Kann man ihnen vorbeugen? Und schließlich: falls dennoch einer auftritt, wie verhält man sich am besten?

Ob die Reifenplatzer der vergangenen Jahre durch unsolide Konstruktion, nachlässige Fertigung oder schlechte Behandlung seitens der Kunden verursacht wurden, konnte so richtig nie geklärt werden. Fest steht jedoch: Die heutigen Reifen sind konstruktiv mit hohen Sicherheitsreserven ausgestattet. So hielten zum Beispiel die für unseren Senator/Monza vorgesehenen Reifenfabrikate unter härtesten Prüfstandsbedingungen Geschwindigkeiten bis zu 260 km/h aus.

Beschädigungen im Fahrbetrieb

Wieso geben dennoch ab und zu Pneus – auch bei weit geringerem Tempo – ihre Luft auf? Nun, die häufigsten Ursachen dafür sind nach wie vor Beschädigungen im Fahrbetrieb. Zwar sind die Zeiten, in denen Hufnägel die größten Reifenkiller waren, mangels Pferden längst vorbei, genügend spitze oder scharfe Abfallprodukte der Technik liegen aber immer noch auf den Straßen herum. Ob es nun Nägel, Schrauben oder sonstige Gegen-

stände sind, in vielen Fällen durchstechen sie „heimlich“ die Reifenlauffläche und führen bei den heutigen schlauchlosen Reifen zu einem langsamen, meist unbemerkten Luftverlust. Zu wenig Luft wiederum läßt den Reifen walken, heiß werden und – sobald die Vulkanisationstemperatur überschritten wird – sich in seine Einzelteile auflösen.

Vorbeugen ist wichtig

Gegen hinterlistig auf der Straße lauernde Nägel gibt es kaum Abhilfe, wohl aber Vorbeugemaßnahmen, die für stets korrekte Reifenbetriebsbedingungen sorgen. Denn die gleichen Folgen treten ein, wenn der langsame Luftverlust nicht auf Grund von äußeren Verletzungen, sondern durch Nachlässigkeit des Fahrers verursacht wird. Weder Gummi, Felge oder Ventil sind so luftdicht, daß nicht doch winzige Mengen Luft verschwinden und über längere Zeit einen immer weicher werdenden Reifen zurücklassen. Diesen Luftdruckverlust mittels kritischem

Blick oder auch zartem Fußtritt festzustellen, dürfte selbst Experten schwerfallen. Exakter gehts auf jeden Fall bei regelmäßigen Kontrollen mit einem ordentlichen Luftdruckprüfer.

Vorsicht bei Bordsteinen

Empfindlich reagieren Reifen auch auf extreme Stoßbedingungen, wie sie beim Auffahren auf hohe Bordsteinkanten entstehen (Bild 1). Hierbei können die scharfen Kanten den Reifenunterbau so stark einknicken, daß er an dieser Stelle überdehnt und somit geschwächt wird. Falls irgendwann – und das kann noch nach Jahren geschehen – durch hohe Geschwindigkeit oder niedrigen Luftdruck der Reifen wieder hoch belastet wird, kann er an dieser vorgeschädigten Stelle nachgeben und einen Defekt einleiten. Ein Zusammenhang zwischen dem dann eingetretenen Reifenplatzer und der eigentlichen Ursache wird dem Fahrer wohl kaum noch bewußt sein. Falls aber dennoch Bordsteine überfahren werden müssen, dann möglichst langsam und vorsichtig. Und noch eins: Je dünner die schützende Profilschicht des Reifens wird, desto leichter können Einstiche zum Luftverlust führen. Ein Grund mehr also, die Pneus nicht bis zum letzten Millimeter abzufahren.

„Nachhilfe“ beim Reifenplatzen

Was aber, wenn trotz aller Vorsicht und Vorbeugung dennoch ein Reifendefekt auftritt? Um diese Frage zu beantworten, haben wir in einer Versuchsreihe die Auswirkungen platzender Reifen studiert. Da Reifendefekte, falls sie wirklich einmal „gebraucht“ werden, sicherlich nicht auftreten, mußten wir etwas nachhelfen. Einmal durch Aufschlitzen der Laufflächen bei hoher Geschwindigkeit mittels eines Spezialmessers (Bild 2), zum anderen durch absichtliches Fahren mit zu niedrigem Luftdruck. Etwa 50 Reifen wurden insgesamt auf diese Weise zerstört. So lädiert die einzelnen Reifen nach ihrer mutwilligen Zerstörung auch aussehen (Bild 3), Fahrzeug und Fahrer überstanden die gesamte Versuchsreihe unversehrt. Denn echt kritische Situationen sind – zumindest bei Geradeausfahrt und Geschwindigkeiten bis zu 150 km/h – nicht entstanden. Stets reichten die drei intakten Reifen noch aus, um das Fahrzeug sicher zum Stehen zu bringen. Wie, das wird später noch erläutert.



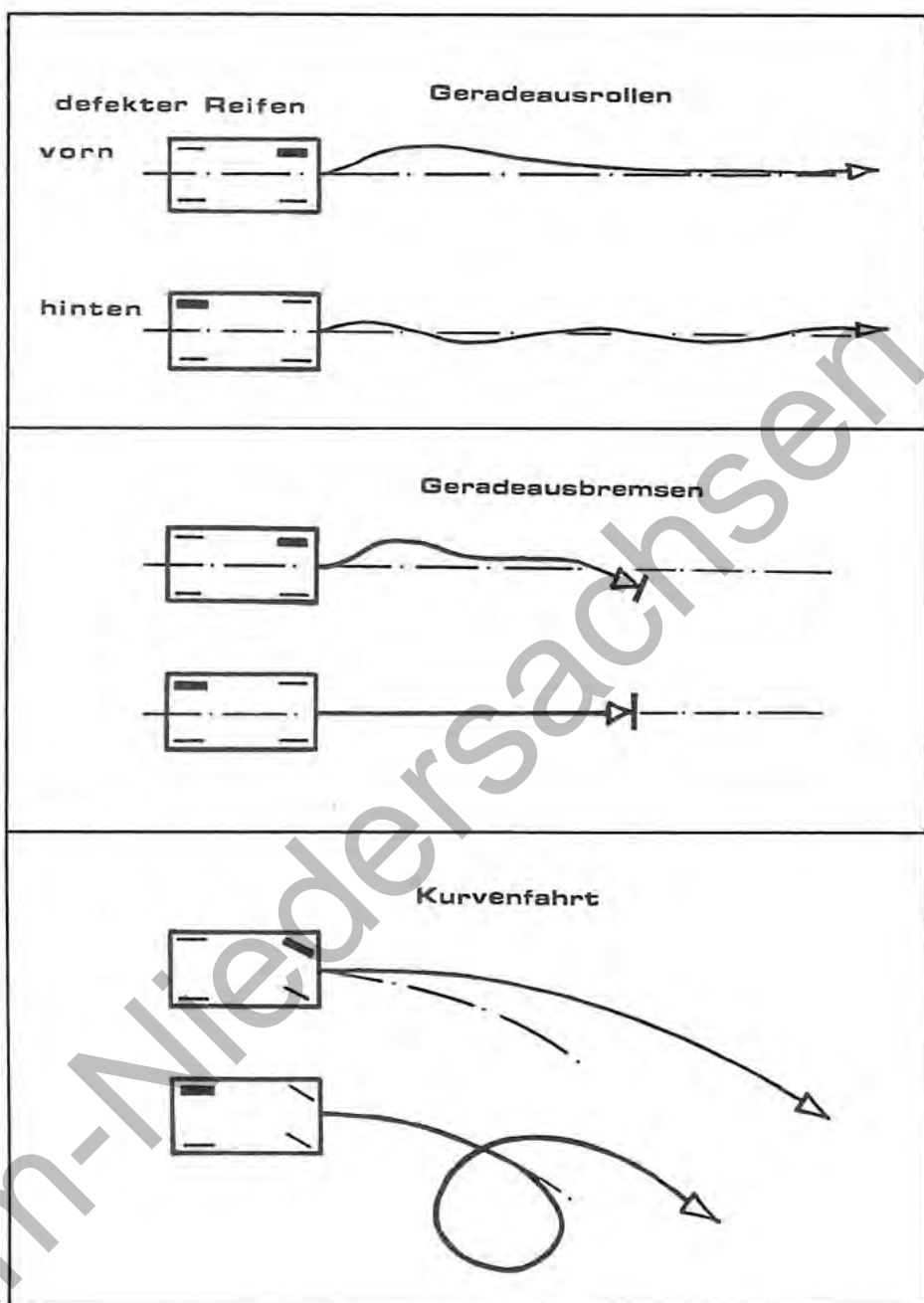
So wird der Reifen beim unsachgemäßen Bordsteinbefahren eingequetscht und überdehnt.

Bei Kurvenfahrten

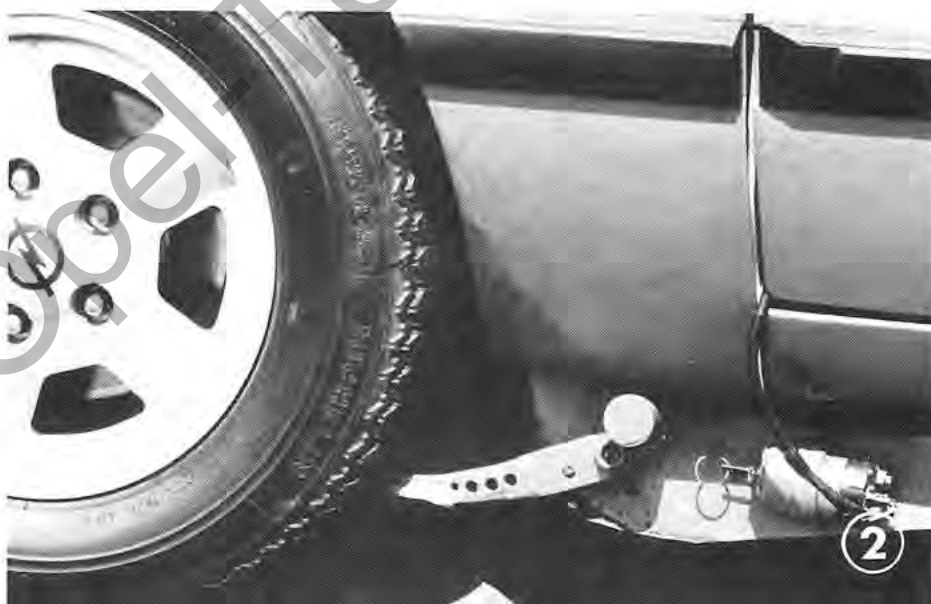
Nicht mehr so harmlos verhielten sich defekte Reifen jedoch während schneller Kurvenfahrten. Befällt der Luftverlust einen kurvenäußeren Reifen, so fehlt plötzlich ein Teil der dringend benötigten Seitenkraft. Wurde ein Vorderreifen platt, schob der Wagen geradeaus. Auch durch schnelles Vergrößern des Lenkeinschlages kann der gewünschte Kurs kaum eingehalten werden. Noch Schlimmeres geschieht, wenn der Defekt den kurvenäußeren Hinterreifen ereilt. Die jetzt fehlende Richtungsstabilität von hinten läßt den Wagen um die eigene Achse schleudern, und zwar so schnell, daß ein Gegenlenken meist zu spät kommt. Besonders bei langsamem Luftentweichen können bereits längere Strecken Geradeausfahrt zurückgelegt sein, ohne daß der Fahrer das drohende Unheil gewahr wird. Erst bei kräftigen Lenkbewegungen (Ausweichmanöver oder schnelle Autobahnausfahrten) meldet sich der luftleere oder auch erst luftarme Reifen mit den oben geschilderten Fahrzeugreaktionen, die meist zu einer nachhaltigen Abweichung vom geplanten Kurs führen.

Früh erkannt – Gefahr gebannt

Um so wichtiger ist es, schon die ersten Symptome eines nahenden Reifendefekts zu erkennen. Sofern der Fahrer nicht allzusehr vom Geschehen außer- und innerhalb seines Wagens abgelenkt wird, ist dies durchaus möglich, wobei die nachfolgenden Hinweise helfen können: Die harmloseste Form des Reifendefekts ist das Ausbrechen einzelner Profilstollen. Hiervon ist nur die äußere Laufstreifenschicht betroffen. Die Gürtellagen sowie der Reifenunterbau bleiben luftgefüllt und intakt. Die beginnende Lösung von Profilstollen kündigt sich durch stärker werdendes Klopfen und Vibrieren an, welches synchron mit der Raddrehzahl



Fahrzeugkurs bei Reifendefekt unter verschiedenen Fahrbedingungen



Das elektromagnetisch ausgelöste Schlitzmesser durchstößt die Lauffläche und führt zum sofortigen Luftverlust. „Nachhilfe“ bei der Versuchsreihe.

auftritt. Den defekten Reifen zu orten und schnellstens auszuwechseln, wird in diesem Fall dringend empfohlen. Schwieriger wird es, einen langsamen Luftverlust zu erkennen. Im Anfangsstadium, besonders bei Geradeausfahrt, ist er praktisch nicht feststellbar. Bei Lenkbewegungen und Kurvenfahrten kann ein aufmerksamer Fahrer jedoch schon relativ früh Unterschiede zum Normalzustand registrieren. Fehlt etwas Luft in einem der Vorderreifen, reagiert der Wagen einseitig träger auf Lenkradeinschläge. Ist der Luftdruckverlust weiter fortgeschritten, neigt sich der Wagen deutlich zur Seite des defekten Reifens. Das Lenkrad muß zur Geradeausfahrt schon etwas eingeschlagen werden, wobei spürbar höhere Lenkkräfte nötig werden. Der Reifen rubbelt und vibriert. Der stark gestiegene Rollwiderstand muß durch erhöhte Motorleistung kompensiert werden.



3

Eine Aufnahme mit Seltenheitswert. Die Reifenseitenwand ist bereits total zerstört. Die Felge rollt bei 120 km/h auf den Resten von Reifenwulst und Laufstreifen weiter.

Rauchfahne. Kurze Zeit später ist der Reifen durch Einreißen der Seitenwand oder Lösung des Laufstreifens zerstört.

Was ist zu tun?

In einem weiteren Versuchsabschnitt wurde untersucht, mit welchen Maßnahmen ein Wagen trotz Reifendefekts sicher zum Stehen gebracht werden kann. Da unsere Reifenplatzer bewußt hervorgerufen wurden, fehlte natürlich der Überraschungseffekt, der im „Normalfall“ wohl eine große Gefahr darstellt, da er leicht zu einer Panikreaktion führen kann. Unter diesen, für unsere Versuche günstigen

Rumpeln und Vibrationen

Die von einem luftleeren Hinterreifen verursachte Seitenneigung wird nur von sehr aufmerksamen Fahrern registriert. Da auch die Rollwiderstandserhöhung wegen des fehlenden Schräglaufwinkels geringer ist, kann der Defekt bei Geradeausfahrt nur durch leichte Schwänzelbewegungen des Wagenhecks bemerkt werden. Erst bei Fahrbahnwechsel oder Kurven wird jeder Fahrer über die fehlende Luft informiert, wobei dann schon gefühlvolles Gegenlenken notwendig wird, um auf Kurs zu bleiben. Wie auch an der Vorderachse, macht sich der inzwischen ganz luftleere Reifen durch Rumpeln, starke Vibrationen und metallisches Anschlagen der Felge an die Fahrbahn deutlich (Bild 4). Nach 1 bis 3 km Fahrt ohne Luft stellt sich der Geruch verbrannten Gummis ein, verbunden mit einer hellblauen



4

Auf den letzten Metern wickelt sich der Laufstreifen um die Achse und schleift hinter der Felge. Im Hintergrund ist das Messer zu erkennen.

Voraussetzungen, haben sich folgende Reaktionen gut bewährt. Defekt an Vorderreifen: Lenkrad festhalten und seitliches Ziehen durch kräftiges Gegenlenken ausgleichen. Leicht bremsen. — Defekt an Hinterreifen (Wagen fährt noch geradeaus): Sofern die Verkehrslage es zuläßt, sofort bremsen. (Wagen schleudert leicht.) Durch vorsichtiges Gegenlenken Wagen auf geraden Kurs bringen. Auskuppeln. Sobald Wagen geradeausfährt, bremsen. Für die Bewältigung von Reifendefekten bei Kurvenfahrt ließ sich kein Patentrezept finden. Kurven stellen zwar die kritischste Situation dar, jedoch sind die Fahrgeschwindigkeiten dabei normalerweise nicht hoch. So läßt sich durch höheren Lenkradeinschlag (platter Vorderreifen) oder zartes Gegenlenken (Hinterreifen defekt) der Kurvenverlauf ei-



5

Reifenplatzer hinten rechts in einer Linkskurve. Der schleudernde Wagen wird durch Gegenlenken (Lenkrad nach rechts eingeschlagen) auf Kurs gehalten.

nigermaßen einhalten. Erst bei höherer Querbeschleunigung wird der Drang des Wagens nach eigener Kurvengestaltung so stark, daß Korrekturversuche kaum noch Erfolg haben (Bild 5). Doch sind glücklicherweise die Fälle, bei denen Kurve, hohe Geschwindigkeit und platter kurvenäußerer Reifen gleichzeitig zusammentreffen, höchst selten.

Fazit der Versuche

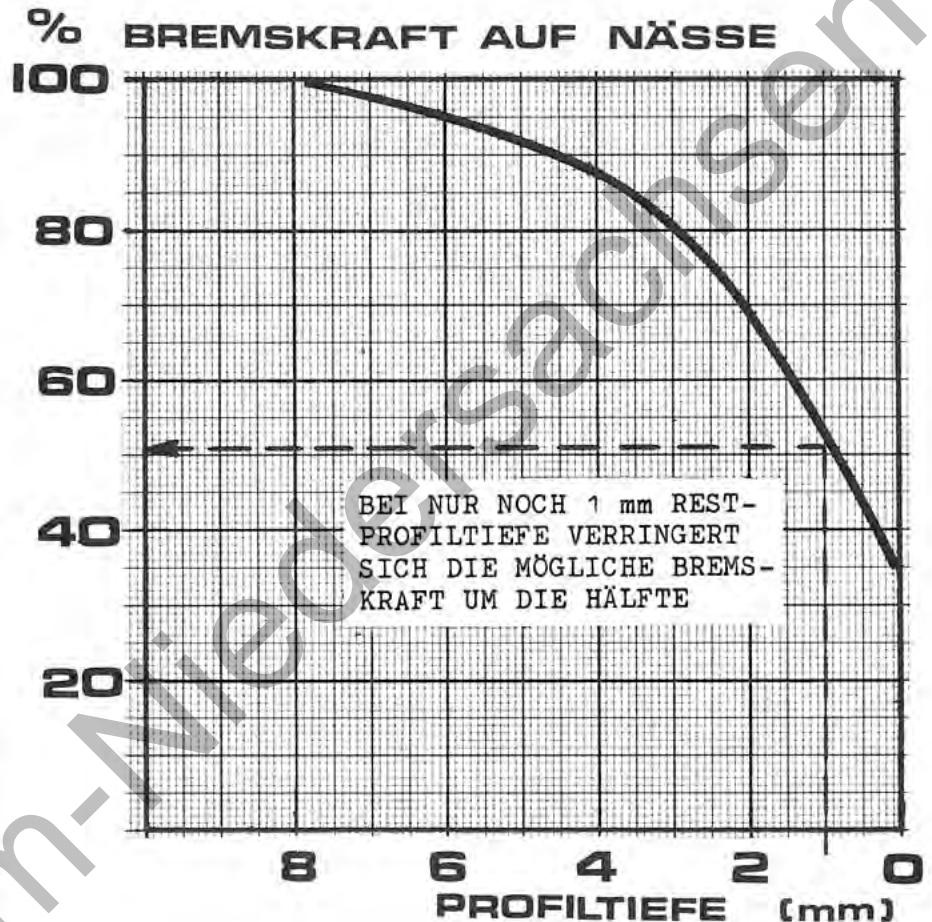
Was haben unsere Versuche gezeigt? Zusammenfassend kann man sagen, daß Reifendefekte ungefährlicher sind als allgemein befürchtet wird. Sie sind aber leider nicht unvermeidbar, auch wenn sich Reifen- und Fahrzeughersteller um ein Maximum an Sicherheit bemühen; die Reifenhersteller durch solide Reifenkonstruktionen

und hohe Fertigungsqualität, die Autobauer durch strenge Prüfbedingungen sowie durch Konzipieren von reifenfreundlichen Fahrzeugen. Und wenn man als Fahrer dafür sorgt, daß diese günstigen Bedingungen durch pflegliche Behandlung immer eingehalten werden, so ist die Chance, keinen Reifenplatzer zu erleiden, ausgesprochen gut. P.Kr.



Neue Reifen – auf welche Achse?

Reifen sind echte Verschleißteile. Jedes Anfahren, Bremsen und vor allem Kurvenfahren zehrt in Form von Abrieb an der Lauffächensubstanz. Und irgendwann sind dann von der ursprünglichen Profilschicht nur noch bescheidene Reste übrig. Bei hoher Motorleistung werden davon zuerst die Hinterreifen betroffen sein. Flottes Kurvenfahren wiederum läßt die Außenschultern der Vorderreifen schnell an die gesetzliche Mindestprofiltiefe von 1 mm heranrücken.



Stammtischargumente

Die nun drohenden 80 DM Bußgeld (pro Reifen, versteht sich!) sollte man lieber zum Kauf neuer Pneu anlegen. Da, wie oben erwähnt, nicht alle vier Reifen gleichzeitig verschleifen, werden in der Regel fürs erste nur zwei Stück notwendig sein. Doch wohin mit ihnen? Einfach an die Stelle der demontierten setzen, oder sich Gedanken machen, ob neue, profilstrotzende Reifen nicht prinzipiell besser auf der Vorderachse oder aber der Hinterachse aufgehoben sind? Klar, auf die Vorderachse zum sicheren Lenken. Natürlich auf die Hinterachse zum Erhalten der wichtigen Fahrstabilität beim Kurvenfahren und Bremsen. So ungefähr lauten die Hauptargumente der unzähligen Autofahrer-Stammtischrunden, die sich über diese Frage durstig diskutiert haben. Ja, wohin denn nun?

Auf die Vorderachse . . .

Möglichst viel Profil der Vorderreifen ist wichtig bei Aquaplaning, Bremsen und

Kurvenfahren auf Nässe, Schnee und Matsch. Hierbei kommt es auf das Durchdringen des Wasserfilms durch die hohen Profilblöcke sowie die vielen kleinen Kanten der Feinlamellierung eines neuwertigen Reifens an. Ab 3 mm Restprofiltiefe nehmen diese Nässeigenschaften spürbar ab, wie das Diagramm zeigt. Bremsversuche werden dann länger als geplant und können im Heck des Vordermanns enden. Schnelle Kurven werden nur noch unwillig genommen, wobei der Wagen schon deutlich nach außen drängt. Bei Frontantriebswagen läßt zusätzlich noch mit abnehmender Profiltiefe auch das Anfahrvermögen auf winterlichen Straßen nach.

. . . oder die Hinterachse?

Allgemein hilft die Hinterachse bei Kurvenfahren mehr mit als man so vermutet. Deshalb auch der relativ hohe Luftdruck der Hinterreifen, die so mehr Stabilität erhalten. Kurvenfahren und Bremsen bei Nässe, Schnee und Matsch erfordern also auch möglichst viel Profil der Hinterrei-

fen. Ansonsten ist, sobald die aus der Profilarmut resultierende geringe Seitenführungskraft überschritten wird, das zu Recht gefürchtete Ausbrechen des Wagenhecks fällig. Bei heckangetriebenen Fahrzeugen nimmt überdies auch das Anfahrvermögen auf Schnee und Matsch mit der Profiltiefe ab. Streng genommen sind also sowohl vorn als auch hinten wohlprofiliertere Reifen notwendig. (Es sei denn, man bewegt sich ausschließlich auf staubtrockenen Straßen, dann gehts auch ganz ohne Profil. Nur, wer kann das schon?) Wohin aber nun mit den besseren?

Im Zweifel vorn

Zählt man alle Einzelargumente zusammen, ergeben sich Vorteile für die Montage der neuen Reifen auf die Vorderachse. Einmal wegen des Fahrverhaltens auf trockener Straße, bedingt durch die gute Seitenstabilität, zum anderen wegen der höheren Sicherheit bei Aquaplaning und Bremsen auf Nässe. Hierbei sichert das volle Profil der Vorderreifen den guten Bodenkontakt und schiebt zumindest teilweise ein Spur frei, auf der auch die weniger profilierten Hinterreifen noch einigermaßen zupacken können. Aber auch hier gilt: Sobald das Reifenprofil dünner wird, lieber etwas langsamer fahren. Oder sich und der Umwelt die Sicherheit von neuen Reifen gönnen. Schwierige Überlegungen, wohin dann die alten kommen, gibt es sowieso nicht: Sie gehören auf den Schrott. P.Kr.



Kolonnenverkehr, zum Beispiel in der Rush-hour auf dem Weg zum und vom Arbeitsplatz, ist für viele Verkehrsteilnehmer deshalb so gefährlich, weil diese Routinefahrten zu einem Nachlassen der Konzentration verführen. Dies ergab eine „Befragung zum Verkehrsverhalten“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), bei der mehr als vier Fünftel von 1.603 Befragten angaben, daß sie nur in Ausnahmefällen – etwa auf unbekanntem Straßen oder bei schlechter Witterung – voll konzentriert fahren. Der DVR weist in diesem Zusammenhang die Autofahrer auf die Notwendigkeit zur ständigen vollen Konzentration hin. Nur dadurch sei die im modernen Straßenverkehr notwendige Reaktionsbereitschaft gegeben.

Bei Not: „Rot“ ...?

Befindet sich ein Kraftfahrer wegen einer Notsituation auf einer Eilfahrt (hier: Überbringung einer Blutkonserve durch Taxifahrer in ein Krankenhaus), so darf er das Fahrverbot einer auf Rotlicht geschalteten Verkehrsampel unbeachtet lassen, wenn hierbei die Gefährdung Dritter fast ausgeschlossen werden kann. (OLG Hamm, Beschl. – 3 Ss OWi 1116/76).

Wie lange neu?

Ein Autofahrer, dem ein sogenannter Neuwagen bei einem von ihm nicht verschuldeten Unfall schwer beschädigt worden ist, braucht sein Fahrzeug nicht unbedingt reparieren zu lassen. Darauf wies kürzlich der ADAC hin. So hat das Oberlandesgericht in Köln entschieden, daß der Eigentümer unter bestimmten Voraussetzungen Anspruch auf eine Entschädigung in der Höhe des Kaufpreises geltend machen kann. Nach der Ansicht der Kölner Richter müssen die Schäden so erheblich sein, daß eine Weiterbenutzung des Wagens nicht mehr zumutbar ist. Ein Fahrzeug gelte, sagen sie, noch dann als neuwertig, wenn es 1.000 bis 2.000 Kilometer gefahren worden sei. (Aktenzeichen: DAR 79/111). In einem Urteil

des Berliner Kammergerichts ist diese Grenze sogar bei 3.000 Kilometer gezogen worden. (Aktenzeichen: DAR 76/45).

Werbungskosten bei einem Unfall

Ein Steuerpflichtiger hatte auf seinen Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zweimal Pech: Die Windschutzscheibe seines Autos wurde jeweils durch Steinschlag zerstört. Den Schaden trug der Steuerpflichtige bis 200 DM selbst, der übersteigende Betrag wurde durch eine Versicherung abgedeckt. Die entstandenen eigenen Aufwendungen machte der Steuerpflichtige in seiner Einkommensteuer als Werbungskosten geltend, was aber nicht die Zustimmung des Finanzamtes fand. Dieses lehnte den Abzug mit der Begründung ab, daß die eigenen Aufwendungen auf Grund ihrer geringen Höhe nicht abzugsfähig seien. Anderer Ansicht war dagegen das angerufene Finanzgericht; es gab der Klage des Steuerpflichtigen statt. Auch die vom Finanzamt angestrebte Revision blieb erfolglos, denn der Bundesfinanzhof war der Ansicht, daß Unfallkosten schon deshalb außergewöhnlich sind, weil es sich um

Unvorhersehbares handelt. Um außergewöhnlich zu sein, brauchen sie nicht erst außergewöhnlich hoch zu sein. In den Pauschbeträgen sind Unfallkosten nicht enthalten. Demnach sind Aufwendungen zur Beseitigung eines Unfallschadens immer außergewöhnlich und können neben den Pauschbeträgen berücksichtigt werden.

Wildunfall

Wenn ein Autofahrer ein Stück Wild angefahren, verletzt oder getötet hat: weder haftet die Forstverwaltung für wild lebende Tiere noch der Autofahrer für seine „Tat“, da er sie ja nicht absichtlich beging. Nimmt er aber das Wild mit nach Hause, macht er sich der Wilddieberei schuldig. Die bundesdeutschen Forstdirektionen geben zwei Empfehlungen: Entweder das verletzte Tier an Ort und Stelle von seinen Qualen erlösen oder, wenn man das nicht kann, schnellstens einen Förster benachrichtigen. Auf jeden Fall den Wildunfall der nächsten Polizei- oder Forstdienststelle melden. Die Meldestelle erteilt eine Bescheinigung, die zusammen mit dem Antrag auf Schadenersatz der Versicherung eingereicht werden muß. Ohne diese Bescheinigung gibts kein Geld.



Rüsselsheimer Jugendversammlung im Juli. Am Pult R. Müller, Vorsitzender der Jugendvertretung. In der ersten Reihe des rechten Blocks Vertreter der Ausbildungsleitung und des Betriebsrates.

Eindrücke von einer Jugendversammlung

Eine Jugendversammlung ist keine Betriebsversammlung. Sie ist in der Regel thematisch konzentrierter, sach- und fachbezogener: In ihrem Mittelpunkt stehen hauptsächlich die Berufsausbildung und die die jungen Menschen betreffenden Probleme. Das ist wohl der erste Eindruck, den ein nicht zum Fach gehörender Gast einer Jugendversammlung gewinnt. Aber noch eine andere sehr wesentliche Erkenntnis nimmt er mit: Es ist angesichts der vielen, sich oft konträr im Raum drängenden Themen gar nicht leicht, Ausbilder zu sein oder gar zur Ausbildungsleitung zu gehören. Der Ausbilder ist heute weit mehr gefordert als noch vor 20 oder 30 Jahren und wird jetzt auch viel kritischer „unter die Lupe genommen“ als damals.

Andererseits wird auf einer Jugendversammlung deutlich, daß Ausbildungsjahre nichts mit Honigschlecken zu tun haben und die Auszubildenden mit allerlei Sorgen und Problemen belastet sind. Jeder Lernprozeß, und das gilt nicht nur für die Berufsausbildung, stellt in der Regel keine leicht erfüllbaren Forderungen an die Menschen.

Doch nun einige Eindrücke, die während der Versammlung gewonnen wurden. Vor Beginn unterhält man sich angeregt, blättert in Zeitungen, meist Boulevardblättern, schaut auch eine Weile in ein Buch, und siehe da, da sitzt eine junge Auszubildende, die

in aller Ruhe häkelt. Das weibliche Geschlecht ist hier übrigens relativ stark vertreten, wesentlich stärker als auf Betriebsversammlungen. Trotz des nahen Urlaubs und der erst kurz zurückliegenden Prüfungen sei die Versammlung gut besucht, meint ein Sprecher. Einmal ist die Rede von sieben, die ihre Prüfung als Bürogehilfinnen nicht bestanden haben. Eine Betroffene verwehrt sich in der Diskussion gereizt und mit scharfen Worten gegen den Vorwurf der Faulheit.

Der Beobachter denkt im stillen, daß das Ausbildungsgesetz niemandem alle Nöte und Pflichten oder gar das Lernen selbst abnehmen kann, daß man schließlich und nicht zuletzt ganz allein für sich verantwortlich ist, auch für den Stand seiner Leistung. Prüfungen müssen sein, gibt es überall auf der Welt.

Die Geschäftsleitung, vor allem aber die Ausbildungsleitung, muß sich immer wieder Vorwürfe anhören. Ein neuer Schreibmaschinensaal wird gefordert. Er taucht in der Diskussion häufig auf. Auffallend: Die Ausdrucksweise der Diskutanten ist meist gewandt. Sicher und routiniert wie alte Diskussionshasen stehen manche am Pult. Vieles wird mit Ironie und nicht mit tierischem Ernst vorgetragen. Das lockert auf, dämpft teilweise die gegensätzlichen Standpunkte in der Sache. Dieses Plus für die einen wird

andererseits gestört durch polemische, unsachliche Ausfälle anderer. Jugendlicher Eifer?

Übrigens: Auf jede Frage eines Auszubildenden zu irgendeinem Punkt folgt unmittelbar die Antwort der jeweiligen Ausbildungsverantwortlichen. Eine gute Sache. So bleibt nichts im Raume stehen, werden offene Fragen sofort geklärt.

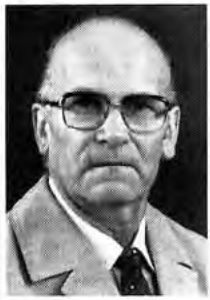
In der Pause stehen Ausbildungsverantwortliche im Gespräch zusammen. An Stoff zum Informations- und Meinungsaustausch fehlt es ihnen sicher nicht. Geredet wird nach Wiederbeginn unter anderem über Raumprobleme in der Werkberufsschule. Immer wieder geht es auch um die Lernziele. Was ein Lernziel ist oder sein sollte, darüber entbrennen heftige Diskussionen. Man sollte in diesem Zusammenhang das Kennenlernen von Werkstoffen nicht unterbewerten, warnt ein Ausbildungsverantwortlicher, auch mehr Augenmaß wünscht sich die Ausbilderseite in einigen Punkten.

Das sind nur einige wenige Beispiele für die vielen Fragen und Probleme einer Jugendversammlung. Der Bericht wollte ja nicht ihren genauen chronologischen Ablauf schildern, Einzelheiten der Referate und Diskussionsbeiträge bringen, sondern nur Eindrücke vermitteln, Impressionen von einer Versammlung junger Menschen bei Opel.

W. S.

UNSERE JUBILARE

40



Peter Adam Pullmann
Kdd.-Werkstatt
4.7.1979



Hans Metzler
TZA Zentralwerkstatt
19.7.1979



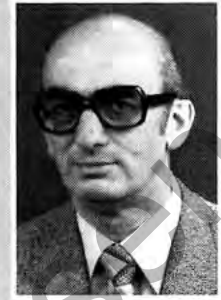
Walter Keller
Instandhaltung
3.8.1979



Leopold Schydowski
Beschädigten-Eins.
5.8.1979



Heinrich Herdt
Gerippebau
13.8.1979



Wilhelm Oswald
Schnittbau
13.8.1979



Valentin Alt
Werkzeugbau
18.8.1979



Karl Rauber
Betriebsmitteleink.
19.8.1979



Jakob Treber
Wagenendmontage
29.8.1979



Oswald Schneider
Preßwerk
1.9.1979



Heinrich Petri
Instandhaltung
10.9.1979



Lucia Schader
Werksverpflegung
10.9.1979



Georg Gütlch
Mat.-u.Prod.Ktr.
14.9.1979



Peter Deusinger
Fertigmontage
16.9.1979



Martin Silz
Instandhaltung
19.9.1979



Hugo Reuß
PV Preßwerk
25.9.1979



Heinz Andreas
Werksanlagen
13.9.1979



Ludwig Bernhard
Mat.-u.Prod.Ktr.
10.9.1979

Bochum

Kaiserslautern

Rüsselsheim

1.8.1979
Dr. Anton Heinz
Verk.Zone Leonberg
Adolf Kasper
Werbung u. Verk.Förd.
Edelbert Krist
Vorausschätzungen
Manfred Schmidt
Verk.Zone Bielefeld
4.8.1979
Stefan König
Werkz.u.Betriebsm.

16.8.1979
Jakob Hammer
Fahrzeugauslieferung.
Friedel König
Fahrzeugdisposition
20.8.1979
Günther Malkmus
Schmiede
25.8.1979
Sigurd Traiser
Kostenforschung
26.8.1979
Heinrich Held
Verkehrsabt.

25

28.8.1979
Eduard Bemsch
Instandhaltung
4.9.1979
Herbert Zickler
PEK Werkstoffw.
10.9.1979
Georg Hägele
Budget
11.9.1979
Karl Rempel
Getriebebau

15.9.1979
Karl Brumm
PEK Leitung
Friedrich Gerecke
Qual.Förderg.u.Insp.
Gerhard Möller
Chassisbau I
Heinz Wotapek
Ordnungsdienst
20.9.1979
Heinz Burkhard
Preßwerk
Franz Grossam
Werkschutz

Hans von der Au
Fahrzeugauslieferung.
24.9.1979
Wolfgang Müller
Berufsausbildung
Philipp Post
PEK Versuchsbau
Bochum
25.9.1979
Waldemar Kranz
Preßwerk
Heinz Thiem
Karosseriebau

Im Ruhestand

Jakob Arnold Werkz.u.Betriebsm.	Fritz Schmidt Preßwerk
Heinz Brandt Versicherungen	Wilhelm Schmidt Ordnungsdienst
Johann Corzelius PEK Versuchsbau	Maria Schnell Ordnungsdienst
Josef Deiner Kdd.-Gewährleistung	Karl Schupp Werkerschutz
Peter Deusinger Karosseriebau II	Wilhelm Wagenhäuser Werksantl.-Werkst.
Heinrich Dinnissen Karosseriebau I	Meta Wagner Chassisbau I
Gertraud Erndtmann Telefonzentrale	Karl Wenz PEK Einsatzpl.
Margarete Falkenhain Arbeitssicherheit	Peter Wolf Chassisbau I
Heinrich Frank Qual.Ktr.u.Insp.	Bochum
Friedrich Gerecke Qual.Förderg.u.Insp.	Anton Baumstark MPK Transportabt.
Herbert Glaser Preßwerk	Ewald Beckmann Werksanlagen
Heinrich Haase Chassisbau I	Elli Brand Polstererei
Gustav Hessinger Karosseriebau II	Charlotte Cichon Werksärztl.Dienst
Friedrich Jäger Ordnungsdienst	Karl Deisenroth Verkehrsabt.
Rosa Jovanović Ordnungsdienst	Heinrich Gerdts Betriebsmitteleink.
Maria Jütte Personalabteilung	Heinrich Harder Kar.-Fertigmontage
Charlotte Knoob Beschädigten-Eins.	Helmut Heering Werksanlagen
Gertrud Könnicke Werkverpflegung	Ferdinand Kohlmann MPK Transportabt.
Heinz Krüger Chassisbau I	Georg Kwasny Motorenbau
Heinrich Laun Beschädigten-Eins.	Heinrich Leier PV Chassis
Rudolf Leiter Arbeitssicherheit	Karl-Heinz Lipske Karosseriebau
Paul Lorenz Personalabteilung	Robert Nitsche Werkzeugbau
Werner Maurer Gesenkbau	Kurt Rochowski Werkverpflegung
Johannes Millmann Karosseriebau II	Franz Schröder Kar.-Fertigmontage
Heinz Möller PEK Motorenentw.	Kurt Schröder Karosseriewerk
Karl Müller Teilelager	Jakob Seitz Polstererei
Wenzel Neidhardt Chassisbau I	Wilhelm Tecker Qual.Ktr.u.Insp.
Alfred Pliquet Werkerschutz	Walter Tunnat Preßwerk
Barbara Reinhold Ordnungsdienst	Rosa Vogt Werkzeugabteilung
Philipp Roß Beschädigten-Eins.	Willi Wende Teile und Zubehör
Theo Roth PEK Versuchsbau	Helmut Werdermann Qual.Ktr.u.Insp.
Philipp Schluckebier Teilelager	Richard Zimmer Getriebebau

Wir gedenken

Rüsselsheim

Mil.Moh. Salama, Materialbeh. geb. 15.2.47 gest. 11.6.79	Jakob Reinhardt geb. 30.11.00 gest. 11.6.79	Karl Dengler geb. 16.7.11 gest. 16.7.79
Peter Trautmann, Motorenbau geb. 12.6.57 gest. 16.6.79	Gustav Riese geb. 14.6.12 gest. 16.6.79	Jakob Ewald geb. 18.3.09 gest. 16.7.79
R. Dutine, Qual.Ktr.u.Insp. geb. 16.2.26 gest. 18.6.79	Christian Schneider geb. 7.7.94 gest. 16.6.79	Ludwig Wolf geb. 3.8.01 gest. 17.7.79
W. Pfeiffer, Materialbeh. geb. 9.2.25 gest. 19.6.79	Karl Straub geb. 18.4.07 gest. 17.6.79	Josef Fritsch geb. 11.12.97 gest. 21.7.79
H.J. Salschneider, Instandh. geb. 18.1.59 gest. 19.6.79	Walter Jeske geb. 13.3.09 gest. 18.6.79	Heinrich Schreiber geb. 14.9.95 gest. 22.7.79
Wolfgang Göhl, Instandh. geb. 30.5.38 gest. 20.6.79	Peter Baureiß geb. 22.1.03 gest. 19.6.79	Johann Gundlich geb. 23.10.09 gest. 23.7.79
Hasan Kaplan, Transportw. geb. 20.9.29 gest. 22.6.79	Karl Kästner geb. 18.8.13 gest. 19.6.79	Adam Veith geb. 27.12.05 gest. 23.7.79
W. Herbert, Qual.Ktr.u.Insp. geb. 16.4.34 gest. 26.6.79	Alfons Trisch geb. 12.7.07 gest. 20.6.79	Philipp Zöller geb. 6.10.97 gest. 23.7.79
F. Szendrei, Diesel-Einzelt. geb. 20.10.50 gest. 26.6.79	Jakob Ihrig geb. 12.2.06 gest. 22.6.79	Josef Brich geb. 28.1.09 gest. 24.7.79
Kurt Scheller, Chassisbau I geb. 10.10.25 gest. 1.7.79	Johann Pleitz geb. 26.5.13 gest. 22.6.79	Hermann Lotz geb. 27.7.10 gest. 25.7.79
Volker Hanke, PVK-Unterzuz.B. geb. 10.8.43 gest. 2.7.79	Andreas Jacobi geb. 3.5.10 gest. 23.6.79	Max Westerweller geb. 18.3.99 gest. 25.7.79
Wolfgang Hempe, Motorenbau geb. 3.6.36 gest. 7.7.79	Friedrich Pabst geb. 7.10.14 gest. 24.6.79	Heinrich Grüninger geb. 16.1.94 gest. 27.7.79
H. Hellmigk, Kundendienst geb. 17.10.24 gest. 17.7.79	Peter Schmitt geb. 1.7.02 gest. 24.6.79	Josef Dörschug geb. 21.9.99 gest. 28.7.79
Hans Eiers, Berufsverkehr geb. 3.4.25 gest. 26.7.79	Georg Leippert geb. 22.11.03 gest. 25.6.79	Eduard Dickenscheid geb. 12.1.10 gest. 29.7.79
Herbert Schumann, Preßwerk geb. 1.2.20 gest. 26.7.79	Georg Simon geb. 28.9.94 gest. 26.6.79	Jakob Sattler geb. 5.5.95 gest. 29.7.79
Ludwig Dresler, PEK Stückl. geb. 6.10.17 gest. 27.7.79	Ludwig Germann geb. 21.10.06 gest. 27.6.79	Friedrich Ahl geb. 16.11.03 gest. 30.7.79
Werner Prinz, Besch.-Eins. geb. 16.8.32 gest. 27.7.79	Johann Knußmann geb. 28.12.11 gest. 28.6.79	Jakob Kaul geb. 12.12.98 gest. 30.7.79
Jakob Gisbert, Kar.-Fertigm. geb. 13.8.21 gest. 31.7.79	Lieselotte Schmitt geb. 31.12.24 gest. 29.6.79	Paul Mankowski geb. 1.11.12 gest. 30.7.79
Willi Dengler, Instandh. geb. 14.1.22 gest. 11.8.79	Wilhelm Appel geb. 7.3.03 gest. 1.7.79	Heinrich Traub geb. 5.6.14 gest. 30.7.79
A. Trost, Modellschreinerei geb. 25.6.60 gest. 12.8.79	Johann Herth geb. 16.8.94 gest. 4.7.79	Peter Lutz geb. 28.7.06 gest. 2.8.79

Bochum

Franz Michels, Teile u.Zub. geb. 14.6.22 gest. 10.7.79	Jakob Pinnel geb. 9.8.14 gest. 5.7.79	Rudolf Winterstein geb. 11.7.06 gest. 3.8.79
Rainer Schmidt, Kar.-Fertigm. geb. 25.3.49 gest. 10.7.79	Helmuth Gessow geb. 10.11.08 gest. 6.7.79	Peter Knodt geb. 21.10.09 gest. 4.8.79
H. P. Buschmann, Endmontage geb. 19.4.57 gest. 18.7.79	Ernst Eberts geb. 25.5.05 gest. 7.7.79	Karl Zwicker geb. 23.12.14 gest. 6.8.79
M. Groth, Prod.Vorb.Werk I geb. 7.4.37 gest. 28.7.79	Josef Zankl geb. 10.10.14 gest. 7.7.79	Franz Prestinari geb. 8.1.07 gest. 7.8.79
Helmut Kinzel, Karosserieb. geb. 29.1.59 gest. 4.8.79	Johann Böhm geb. 31.8.05 gest. 8.7.79	Wilhelm Bosse geb. 3.10.04 gest. 8.8.79

Kaiserslautern

Jürgen Wohlleben, Produktion geb. 16.8.38 gest. 17.7.79	Josef Gutjahr geb. 12.8.11 gest. 8.7.79	Willi Fischer geb. 9.9.14 gest. 8.8.79
Franz Landry, Produktion geb. 28.1.27 gest. 31.7.79	Wilhelm Gütschow geb. 12.9.05 gest. 8.7.79	Walter Triebe geb. 14.10.08 gest. 8.8.79

Rentner

Adam Heckwolf geb. 8.11.98 gest. 24.5.79	Josef Mohr geb. 11.5.05 gest. 9.7.79	August Krauß geb. 12.4.02 gest. 9.8.79
Anton Knab geb. 25.9.11 gest. 10.6.79	Sigmund Staskowski geb. 15.8.27 gest. 9.7.79	Andreas Bauer geb. 20.6.03 gest. 10.8.79
	Heinrich Wintermeyer geb. 2.8.06 gest. 9.7.79	Peter Reitz geb. 7.8.05 gest. 11.8.79
	Adam Rothenstein geb. 8.7.05 gest. 11.7.79	Wilhelm Kranz geb. 25.4.11 gest. 12.8.79
	Josef Simon geb. 17.5.05 gest. 13.7.79	Ludwig Legel geb. 10.1.08 gest. 12.8.79
	Valentin Stenger geb. 17.4.10 gest. 14.7.79	Gerhard Ruppert geb. 1.8.06 gest. 12.8.79
	Herbert Swaczyna geb. 9.5.13 gest. 14.7.79	Heinrich Blenk geb. 16.5.09 gest. 13.8.79



WERK BOCHUM



Endmontageband in Bochum: Die „Neuen“ rollen vom Band.

Unser KADETT – 43 Jahre Automobilgeschichte

1936: Der erste Kadett wird in Rüsselsheim produziert. Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, 23 PS.

1940: Politische Ereignisse stoppen die Produktion und die Motorisierung breiter Schichten. Produktion bis dahin: über 107.000 Einheiten.

1960: Im Mai 1960 beginnt der Bau des Werkes Bochum für die Neuauflage des Kadett.

1962: Der Kadett setzt als völlig neu konstruiertes Automobil Maßstäbe für die untere Mittelklasse. 1.000 ccm, 40 PS und ein großzügiges Platzangebot.

1963: Erfolg von Anfang an: Im Februar wird bereits die zweite Arbeitsschicht im Bochumer Werk eingeführt.

1965: Modellwechsel im September: Die zweite Generation tritt mit zunächst 1.100 ccm und 50 PS (später bis 1.900 ccm, 90 PS) an. Vom Vorgänger wurden 649.512 Einheiten produziert.

1966: Binnen kurzer Zeit nach seiner Einführung erringt der Rallye Kadett (60 PS, später 90 PS) neun nationale Motorsportmeisterschaften. Unser Unter-

nehmen wird mit dem Kadett in den darauffolgenden Jahren zur meistgefahrenen Marke im Zuverlässigkeitssport. Im Oktober feiert man im Werk Bochum die erste Million der Nachkriegsproduktion.

1969: Im August wird die zweite Million erreicht.

1972: Der dreimillionste Kadett läuft im Mai vom Band.

1973: Internationales Lob für die im September vorgestellte Nachkriegsgeneration Nummer drei mit zunächst 1.200 ccm und 52 bzw. 60 PS. Vom Vorgänger wurden 2.649.501 Einheiten produziert.

1976: Der Erfolg geht weiter, im April ist die vierte Million voll. Inzwischen wird der Kadett von General Motors in gleicher oder modifizierter Form weltweit produziert. Damit liegt die Produktionszahl aller Automobile, die mit dem Bochumer „Welt-Auto“ identisch sind bzw. denen es als Vorlage diente, noch viel höher.

1977: Im März wird der millionste Kadett der laufenden Serie produziert.

1979: Das Unternehmen stellt einen völlig neuen Kadett vor. Ein Konzept mo-

dernten Zuschnittes läßt die Fortsetzung des Erfolges vermuten. Insgesamt wurden vom Vorgänger mit einer unvergleichlich breiten Palette an Varianten rund 1.701.000 Einheiten gebaut, davon 787.100 zweitürige Limousinen, 295.000 viertürige Limousinen, 263.100 City, 165.400 Coupés und 190.400 Caravan. Die Gesamtproduktion der Kadett-Reihe beläuft sich damit auf über fünf Millionen Einheiten. (Einzelheiten über den neuen Kadett auf den gelben Innenseiten.)

Einstellung von Lohnempfängern

Es werden weiterhin Mitarbeiter (Ungelernte, Angelernte, Facharbeiter) für das Werk I (Bochum-Laer) und das Werk II (Bochum-Langendreer) eingestellt. Interessenten können sich schriftlich oder telefonisch (39/2370 oder 39/2789) melden.

ZUR ZEIT 429 JUGENDLICHE IN AUSBILDUNG

Auszubildende bestanden Prüfung

Kürzlich haben 52 Auszubildende in gewerblichen Ausbildungsberufen und 10 Auszubildende in dem kaufmännischen Ausbildungsberuf Bürogehilfin ihre Abschlußprüfung bestanden. 47 wurden als Mitarbeiter in ein Arbeitsverhältnis übernommen; eine Bürogehilfin schied aus, um eine weiterführende Schule zu besuchen. 14 erhielten nach Beendigung ihrer Ausbildung zum Elektroanlageninstallateur einen Ausbildungsvertrag für eine weiterführende Ausbildung zum Energieanlagenelektroniker.

Im Rahmen einer Feierstunde Ende August wurden diesen jungen Mitarbeitern durch H. Plattfaut, Leiter Berufsausbildung, die Prüfungsdokumente übergeben. Hierdurch sind die ehemaligen Auszubildenden – einer alten Tradition entsprechend – von den Pflichten aus dem Ausbildungsvertrag freigesprochen.

Dr. B. Prein, Leiter des Bochumer Personal- und Sozialwesens, führte unter anderem aus, daß inzwischen 1.223 Auszubildende im Werk Bochum die Abschlußprüfung bestanden haben. Zur Zeit stünden 429 Jugendliche in der Ausbildung. Dies sei ein neuer Rekord im Werk Bochum. Der Ausbau der Ausbildungskapazität schreite planmäßig voran.



Silvia Hagner. Eine von 429 Auszubildenden. Mit vier weiteren Mädchen hat sie die Arbeit am 1.8.79 aufgenommen. Sie will Elektroanlageninstallateur werden.

Während im Jahre 1978 136 Jugendliche die Ausbildung begonnen hätten, 16 mehr als ein Jahr zuvor, sei am 1.8.1979 die Zahl der Anfänger weiter um 4 auf 140 gesteigert worden. Die Zahl der Mädchen, die zum Facharbeiter ausgebildet werden, sei um weitere 5 auf 9 angewachsen. Die jährliche Einstellungsquote werde in den nächsten Jahren kontinuierlich weiter erhöht, bis die höchstmögliche jährliche Einstellungsquote von 160 erreicht sei. (145 gewerblich-technische und 15 kaufmännische Auszubildende.)

Die Firma führe damit ihren Beschluß, zur Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit auch über ihren Bedarf auszubilden, planmäßig durch. Dies habe allerdings zur Folge, daß nach Abschluß der Ausbildung nicht jeder Auszubildende sofort in seinem erlernten Beruf übernommen werden könne. Die Firma werde aber auch in Zukunft bemüht sein, vorübergehend andere Arbeitsplätze anzubieten. Dr. Prein zitierte in diesem Zusammenhang eine Äußerung des Bundesbildungsministers Jürgen Schmude, der gesagt habe, es sei besser, wenn Jugendliche mit 19 Jahren und guter Ausbildung nach der Lehre entlassen würden, als daß 16jährige ohne Ausbildung mit schlechten Chancen auf den Arbeitsmarkt drängten.

Der Vorsitzende des Bildungsausschusses des Betriebsrates, P. Jaszczyk, äußerte, daß trotz der erzielten Fortschritte im Ausbildungswesen bei Opel noch vieles verbessert werden könnte. Er kritisierte, daß die Firma den Abschluß einer Betriebsvereinbarung abgelehnt habe, mit der unter anderem die Übernahme in ein Arbeitsverhältnis nach beendeter Ausbildung garantiert werden sollte. Außerdem nahm er kritisch Stellung zu der Äußerung von Bundesbildungsminister Jürgen Schmude und meinte, auch Bundesminister könnten „dummes Zeug“ reden. Ferner empfahl P. Jaszczyk der Bundesregierung, endlich die Ausbildungsabgabe zu erheben, um mit diesem Geld die Ausbildung aus den Betrieben heraus in außerbetriebliche Ausbildungswerkstätten zu verlagern.



Arbeitsschutzausschuß

Im Dezember 1976 wurde bekanntlich in einer konstituierenden Sitzung in unserem Bochumer Werk der Arbeitsschutzausschuß gemäß § 11 des Gesetzes über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte der Arbeitssicherheit (Arbeitssicherheitsgesetz) gebildet. Er löste den bis dahin nach § 719 Abs. 4 Satz 1 Halbsatz der Reichsversicherungsordnung (RVO) bestandenen Sicherheitsausschuß ab. Der Arbeitsschutzausschuß setzt sich in unserem Werk zusammen aus dem Beauftragten des Arbeitgebers, 2 Betriebsratsmitgliedern, 4 Sicherheitsbeauftragten nach § 719 RVO, der leitenden Werksärztin und dem Leiter der Abteilung Arbeitssicherheit.

Der Ausschuß berät gemäß § 11 Abs. 2 Arbeitssicherheitsgesetz bei seinen Zusammenkünften Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung. Der Ausschuß hat in seiner Eigenschaft Beratungsbefugnis und keine Entscheidungsfunktion. In der Regel werden Angelegenheiten, die von allgemeinem Interesse sind, behandelt. Probleme wie auch Fragen, die spezifisch für einen Betriebsbereich sind, sollen vom zuständigen Vorgesetzten gelöst oder geregelt werden. Der Vorgesetzte hat für das ordnungsgemäße Zusammenarbeiten mehrerer Werksangehöriger oder für das reibungslose Ineinandergreifen von Betriebseinrichtungen, das heißt für das richtige Zusammenspiel persönlicher und technischer Kräfte zu sorgen.

Das Bild (oben) zeigt den Arbeitsschutzausschuß während einer der letzten Sitzungen. Von links D. Brinkmann, Sicherheitsbeauftragter; Dr. N. Beltz, Werksarzt (in Vertretung für Frau Dr. H. von der Weiden); H. Peukert und K.H. Schütte, Betriebsräte, Dr. B. Prein, Beauftragter des Arbeitgebers; E. Gerlach, Leiter der Abteilung Arbeitssicherheit; U. Behrensphöler, Sicherheitsbeauftragter; K. Vogel, Sicherheitsbeauftragter; H. Beiske, Betriebsrat. (H. Schäfer, Sicherheitsbeauftragter, war an der Teilnahme verhindert.) E.G.

Personalien

Am 30. Juni 1979 trat H. Gerdts, Leiter des Beschaffungswesens Werk Bochum, nach mehr als 46jähriger erfolgreicher Tätigkeit für Opel in den Ruhestand. E. Wegge, Leiter des Beschaffungswesens Werk Kaiserslautern, wurde mit Wirkung

vom 1. August 1979 zum Leiter des Beschaffungswesens Werk Bochum ernannt. Er berichtet dem Leiter der Werke Bochum, W. Pihan.



E. Wegge

Blutspende-Aktion '79

Termine: Werk I: 15. – 17. Oktober, Werk II: 8. – 9. Oktober jeweils von 9.00 – 18.00 Uhr. Näheres an den Anschlagtafeln.



SPORTFEST DER AUSZUBILDENDEN

Dreikampf – Fußball – Linsensuppe

Als der Plan gefaßt war, das jährliche Sportfest der Auszubildenden wieder stattfinden zu lassen, begannen bei der Abteilung Berufsausbildung auch die umfangreichen Vorbereitungen. Telefonate, Briefe, Besprechungen ... Startpistole, Bandmaße, Stoppuhren, Harken, Kugeln, Startblöcke, Winkfahne, Wettkampflisten wurden auf die Checkliste gesetzt. Wer macht Kampfrichter, werden die Sportler gepflegt? Für Notfälle muß der Krankenwagen bestellt werden. Der Countdown lief.

29.6.79, 8.00 Uhr. Gutes Wetter. 271 Auszubildende, darunter vier junge Damen, dazu die Meister und das Personal der Abteilung Berufsausbildung bevölkern die Sportanlage „Am Hessenteich“ in Bochum-Langendreer. Das Sportzeug

wird angelegt, die Riegen werden eingeteilt, die Kampfrichter beziehen Position. Das Fest beginnt. Es wird nach den Bestimmungen der Bundesjugendspiele gekämpft. Man feuert sich gegenseitig an, macht Lockerungsübungen. In den Pausen verschnauft man oder stärkt sich etwas.

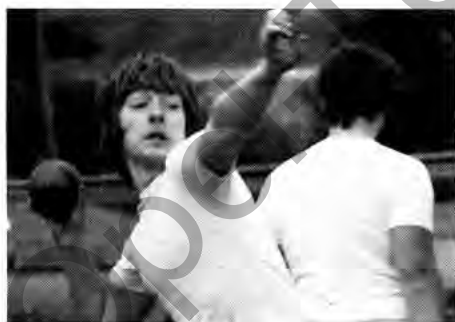
Acht Ausbildungsmeister gehen an den Start. Sie bekommen von den Jugendlichen Beifall. Nach den Dreikämpfen beginnt das Fußballturnier. Die Berufsparten und Ausbildungsjahre kämpfen gegeneinander. Die Spiele bringen Leben in das Fest.

In der Mittagspause wird das Turnier unterbrochen. Die Abteilung Werksverpflegung gibt Linsensuppe und Tee aus. Außerdem wird eine Erfrischung gereicht.

Dann geht das Fußballturnier weiter. Dr. Prein, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, ist unter den Zuschauern.

Nachmittags ist dann die Siegerehrung. 55 Auszubildende bekommen eine Siegerurkunde; für besondere Leistungen erhalten 8 Sportler Ehrenurkunden. Einige Meister werden mit dem Mehrkampfabzeichen des Deutschen Leitathletik-Verbandes in Bronze, Silber und Gold ausgezeichnet. 20 Buchpreise werden an die Besten überreicht. Die Fußballmannschaft der Elektriker, erstes Ausbildungsjahr, hat das Turnier gewonnen. Mit Jubel übernehmen die Jugendlichen den Wanderpokal.

Am Schluß noch die Frage: War es ein erfolgreiches Fest? Ein paar kleine Unfälle, sonst lief alles wie am Schnürchen. Faire Wettkämpfe. Ein herzliches Verhältnis zwischen Ausbildern und Auszubildenden. Dieser Tag ohne Werkbank, ohne Schreibmaschine – außerhalb des Werksgeschehens – hat sich gelohnt.



BOCHUMER STREIFLICHTER

Das neue Sportzentrum

Die „Lebensqualität“, die eine Stadt ihren Bürgern anbieten kann, zeichnet sich nicht zuletzt durch die Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung aus. Dem Sport ist in diesem Zusammenhang ein besonders hoher Stellenwert einzuräumen, da er den Ausgleich für die stetig zunehmende Bewegungsarmut in unserer Zeit bietet. Eine wesentliche Aufgabe der Kommunalpolitik muß es deshalb sein, die nötigen Voraussetzungen für den Sport zu schaffen, das heißt Sportanlagen bereitzustellen. Der Leitgedanke, dem die Stadt Bochum schon seit Jahren folgt, heißt „Sport für alle“. Bei der Planung von Turn- und Sportstätten werden aus diesem Grunde sowohl die Belange von Schulen, Turn- und Sportvereinen als auch die Interessen von Personen, die keinem derartigen Verein angehören, berücksichtigt.

Die Fertigstellung des Sportzentrums Ruhrstadion bedeutet einen großen Erfolg für die Stadt, die mit dieser Anlage eine Einrichtung geschaffen hat, die ihrer Bedeutung und ihrem Ansehen als Stadt mit der größten Universität im Ruhrgebiet gerecht wird.

Nachdem der Rat am 27. November 1975 den Neubau des zentralen Ruhrstadions beschlossen hatte, wurde am 8. März 1976 mit den Arbeiten begonnen. Der Ausbau des Stadions erfolgte in mehreren Abschnitten, um den Spielbetrieb möglichst aufrechterhalten zu können. Lediglich

wegen der Spielfeldverlängerung konnte das Stadion von Mitte März bis Ende August 1976 nicht benutzt werden. Der VfL Bochum 48 hat während dieser Zeit ein Spiel in Dortmund und sechs Spiele in Herne ausgetragen.

Der erste Abschnitt umfaßte den Neubau der Südtribüne, die nach einer Bauzeit von 6 Monaten heute über 6.000 Sitzplätze verfügt. Im Anschluß daran wurden in 4 Abschnitten die Stehplatztribüne Ost, die Süd-Ost-Ecke, die Stehplatztribüne West mit Süd-West- und Nord-West-Ecken und die Nord-Ost-Ecke neu gestaltet. Im letzten Bauabschnitt wurde dann noch die Haupttribüne Nord, die ebenfalls über 6.000 Sitzplätze verfügt, errichtet.

Heute stellt sich das ehemals alte Stadion mit einem früheren Fassungsvermögen von 37.500 Zuschauern mit lediglich 1.300 überdachten und 1.400 freien Sitzplätzen als modernes Fußballstadion mit rundum überdachten Zuschauerrängen dar. Insgesamt verfügt es über 12.000 Sitzplätze und 38.000 Stehplätze. Zu den Baukosten von rund 26 Millionen DM wurden Landeszuschüsse in Höhe von 5 Millionen DM und zusätzlich 2,8 Millionen DM aus Konjunkturprogrammen des Bundes und des Landes gewährt.

Beim Bau des Sportzentrums wurde aber nicht nur an die Fußballer und deren Fans gedacht. Die hier geschaffene Anlage trägt den Ansprüchen aller aktiven und

passiven Sportler Rechnung und bestätigt den Wert, der dem Sport in der Stadt Bochum beigemessen wird.

Neben dem Fußballstadion verfügt das Sportzentrum über eine Rundsporthalle mit Nebenhallen für alle Hallensportarten einschließlich Turnen, Judo, Gymnastik und Schwerathletik (Kosten 6,5 Millionen DM), eine Leichtathletikanlage mit Kunststoffbahnen (Kosten 1,6 Millionen DM), zwei Hartplätzen mit Trainingsbeleuchtungsanlagen, einen Hockey-Rasenplatz und eine Rollschuhbahn. Eine spätere Ergänzung des Sportzentrums um eine Eissporthalle ist vorgesehen. In dieser Halle soll gleichzeitig eine zentrale Kegelsportanlage untergebracht werden.

Mit einem bunten Programm und zahlreichen Sportveranstaltungen, darunter auch das Spiel VfL Bochum 48 gegen SG Wattenscheid 09, wurde das Sportzentrum am 21. Juli 1979 eröffnet.

In wenigen Zeilen

In Übereinstimmung mit dem Gesamtbetriebsrat wurden die Werksferien 1980 für das Werk Bochum für die Zeit vom 7. Juli bis 25. Juli 1980 festgelegt. Für die Werkschließung in Zusammenhang mit den Weihnachtsfeiertagen und dem Jahresende 1980 müssen 3 Tage Tarifierurlaub reserviert werden.

Am 16. und 17. August fanden im Werk I und Werk II Schwerbehindertenversammlungen statt. Neben dem Bericht des Vertrauensmannes standen Referate von H. Elsner, Hauptfürsorgestelle Münster, und von Regierungsdirektor A. Hebborn, Versorgungsamt Dortmund, auf der Tagesordnung.

Am Samstag, dem 29.9.1979 wird im Werk I wieder ein „Tag der offenen Tür“ für unsere Mitarbeiter und deren Angehörige und Bekannte stattfinden. Einzelheiten werden noch gesondert bekanntgegeben. Mit dem Betriebsrat wurden zwei Sonderschichten vereinbart: Die B-Schicht arbeitet am 29.9. und die A-Schicht am 20.10.79 jeweils in Frühschicht.

Alle Dienstwagen wurden im Zusammenhang mit der Aktion „Sicherer Schulweg“, an der auch Opel beteiligt ist, mit dem Aufkleber „Schulanfänger – Verkehrsanfänger“ versehen.

Die Haltezeiten des Bücherbusses der Stadtbücherei Bochum am Portal 10 (Bochum-Langendreer) sind dienstags von 13.30 bis 15.00 Uhr und am Portal 1 (Bochum-Laer) donnerstags von 13.30 bis 15.00 Uhr.



Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

Informationsbesuch aus Rüsselsheim



Im Rahmen eines ständig guten Kontaktes zwischen den Werken Rüsselsheim und Kaiserslautern besuchte vor einiger Zeit eine größere Gruppe von Mitarbeitern und Pensionären des Werkes Rüsselsheim, teilweise mit Angehörigen, unser Werk. Besonderes Interesse wurde dabei den im Bau befindlichen Erweiterungen sowie der neuen Produktpalette des Werkes Kaiserslautern entgegengebracht. Mit besonderer Freude konnten einige längst im Ruhestand lebenden „Alt-Opelaner“ aus

Inspektion, Materialabteilung, PEK, Planung, Produktion und Qualitätsförderung begrüßt werden.

Neben einer ausführlichen Darstellung des Werdeganges unseres Werkes am Modell konnte bei einem Betriebsdurchgang der vielfältige, vielschichtige und umfangreiche Produktionsablauf erläutert werden. Mit der Besichtigung des im Bau befindlichen Preßwerkes wurde der Werks-Informationsbesuch beendet.

Bei einer Rundfahrt durch den Pfälzerwald um Kaiserslautern und einem gemütlichen Beisammensein im Hotel „Gelterswoog“ wurden alte Bindungen erneuert, gefestigt und neue geschlossen. In bester Stimmung und Harmonie trat die Gruppe zu später Stunde die Heimreise an, in der festen Überzeugung, daß diese Stunden bei den einzelnen noch lange nachklingen werden. — Unser Bild zeigt die Besuchergruppe vor dem Eingangsportal des Verwaltungsgebäudes.

SIMULIERTE ABSTÜRZE

Sicherheitsgurte – auch am Bau

Durch die Erweiterung der Produktion im Werk Kaiserslautern vermehren sich die Baustellen im Werksgelände. Mit fortschreitendem Aufbau unserer Werkshallen erhöht sich die Gefahr des Abstürzens. Insbesondere sind die Mitarbeiter von Stahlbau-, Dachdecker-, Rohrleitungs- und Installationsfirmen betroffen. Aber auch die Männer unserer Reparaturabteilungen, die in großen Höhen arbeiten müssen, sind dieser Gefahr ebenso wie die Feuerwehr ausgesetzt.

Aus diesem Grunde hatte die Abteilung Arbeitssicherheit eine Vorführung im Juli

1979 vorbereitet, wobei die Anwendungsmöglichkeiten von Absturzsicherungen, bestehend aus Auffanggurt, Seilkürzer, Sicherheitsseil mit angebrachtem Fall-dämpfer, erläutert wurden. Darüber hinaus fand eine praktische Vorführung statt, wobei einige Abstürze simuliert waren.

Das gezeigte Programm entsprach den neuesten Richtlinien für Sicherheitsgeschirre. Die zahlreiche Teilnahme an dieser Demonstration läßt hoffen, daß zukünftig bei diesen Arbeiten die vorgeschriebenen Sicherheitsgurte getragen werden.





Manfred Zink: „Irgendeine Industrie ist immer noch besser als gar keine. Kaiserslautern hat die Zeit der Industrialisierung ohnehin weitgehendst verschlafen. Deshalb ist, bevor gar nichts Neues kommt, Opel immer noch besser.“



Elfriede Brandt: „Ich habe nichts gegen eine eventuelle Abstempelung Kaiserslauterns. Ob Pfaffstadt, Fußballstadt oder Opelstadt – eine Stadt kann mehrere Beinamen haben.“



Hannelore Neumüller: „Die Erweiterung des Opelwerks ist bestimmt nicht von Nachteil. Es werden doch neue Arbeitsplätze geschaffen!“



Thomas Schwerdtfeger: „Erstens finde ich es gut, daß durch Opel die hohe Arbeitslosenquote Kaiserslauterns und der Westpfalz abgebaut wird. Zweitens ist das gar nicht schlecht, wenn Kaiserslautern in ein paar Jahren ‚Opelstadt‘ genannt wird.“

PASSANTENBEFRAGUNG

KAISERSLAUTERN – Opelstadt?

Das war der Titel einer Umfrage, die die Redakteurin des Kaiserslauterer Wochenspiegels vor einiger Zeit den Passanten in der Innenstadt von Kaiserslautern stellte. Wie sich die Bürger seinerzeit zu diesen Fragen äußerten, geben wir auszugsweise auf dieser Seite wieder. In einem redaktionellen Vorspann des Wochenspiegels hieß es unter anderem:

„Ob mit oder ohne Energiekrise – in Kaiserslautern sind die Weichen für die Erweiterung des Opelwerkes längst gestellt. Rund eine Milliarde Mark will Opel dafür ausgeben und in den neuen Produktionsstätten ab 1982 rund 3.000 Arbeiter mehr als heute beschäftigen. Sie werden in einem neuen Preßwerk, in

Fabrikationsstätten für Karosserieteile und auch in einem neuen Motorenwerk arbeiten.

7.000 Menschen verdienen dann im Opelwerk Kaiserslautern ihr Brot, womit dieses Unternehmen zum größten Arbeitgeber Kaiserslauterns (die Amerikaner nicht mitgerechnet) aufrückt.

Ein Werk also schiebt sich an, der Stadt Kaiserslautern und der sie umgebenden Region endgültig seinen Stempel aufzudrücken. Barbarossastadt, Stadt der Pfaff-Nähmaschinen – diese Bezeichnungen werden sicherlich an Bedeutung verlieren, gemessen an dem Industriegiganten Opel. Kaiserslautern – Opelstadt? Manch einen

mag dieser Gedanke derzeit mit Unbehagen erfüllen, denkt er an steigende Benzinpreise, vorgeschlagene autofreie Tage, an die doch etwas unsicher gewordene Zukunft des Autos.

Aber inwieweit sind Ängste dieser Art begründet? Schon probiert man neue benzinsparende Motoren aus. Schon versucht man, Wasserstoff oder Methanol als Kraftstoff zu nutzen. Die Zukunft des ‚neuen Autos‘ hat schon begonnen, und in Kaiserslautern wird man sie mitgestalten.

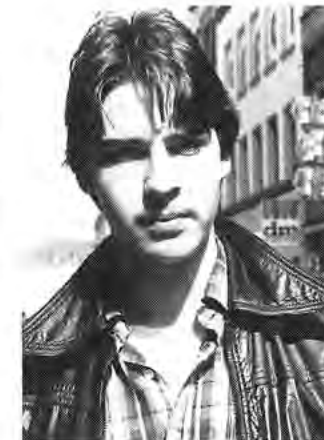
Kaiserslautern also in Zukunft eine Opelstadt! Hoffentlich, hoffentlich mit krisensicheren Arbeitsplätzen!“



Gertrud May: „Kaiserslautern wird Barbarossastadt bleiben. Daran dürfte auch die Erweiterung der Opelwerke nichts ändern. Prima, daß neue Arbeitsplätze geschaffen werden!“



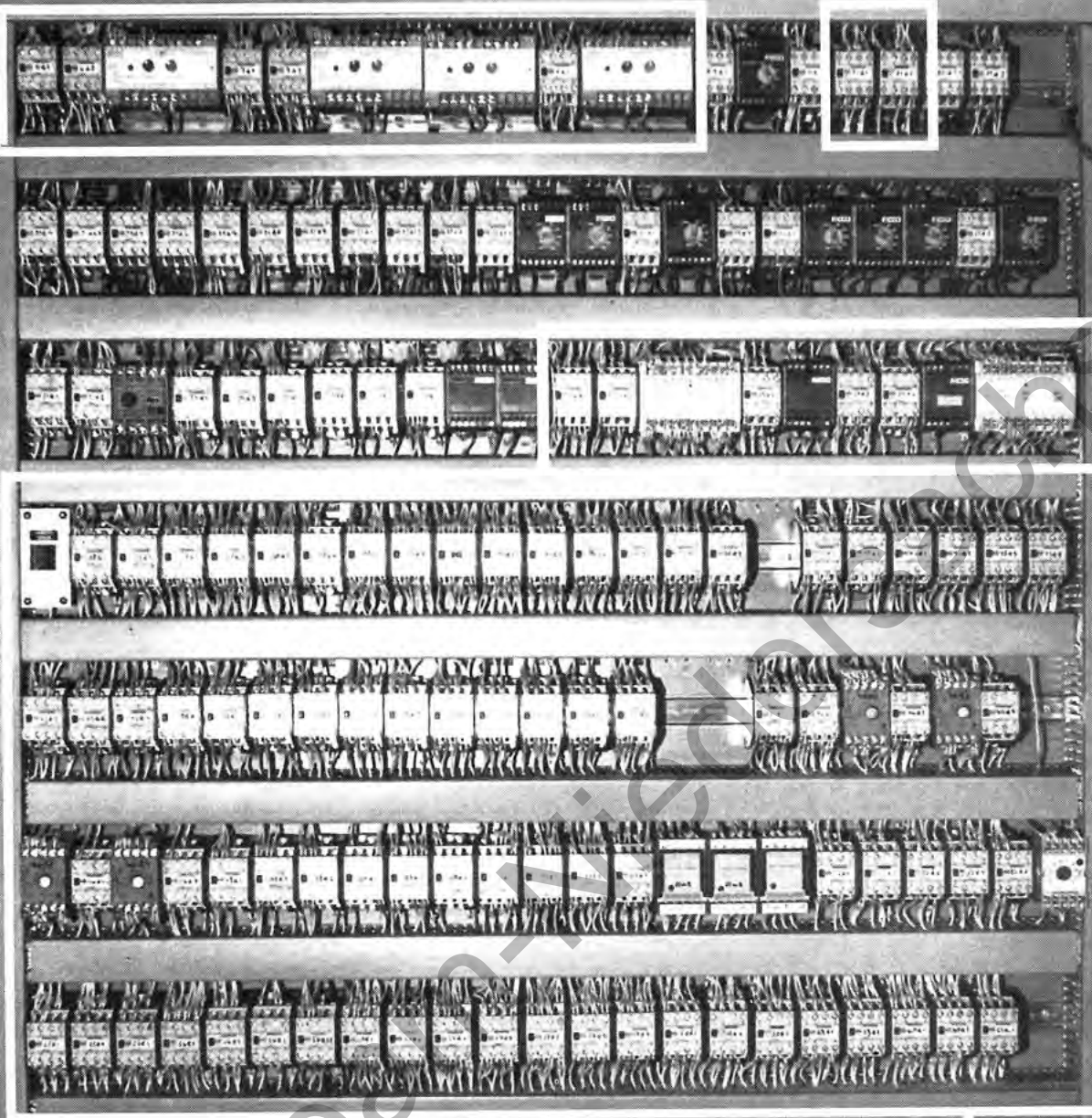
Werner Frank: „Hier geht es um neue Arbeitsplätze zum Nutzen der Stadt. Ob man dann Opelstadt sagt oder wie auch immer, ist doch egal.“



Michael Groß: „Neue Arbeitsplätze – das ist gut! Es wird Zeit, daß Kaiserslautern den Ruf als ‚Kaff‘ ablegt!“

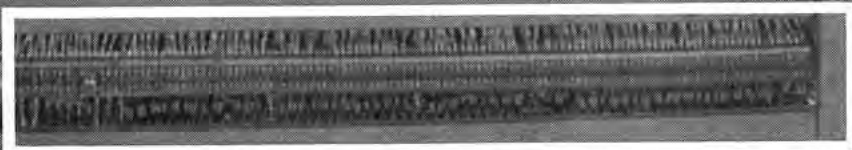


Dorothee Langsdorf: „Opel, Opelstadt, neue Arbeitsplätze! Mich persönlich betrifft es nicht, und deshalb ist es mir egal.“



Wußten Sie eigentlich, daß der überwiegende Teil der Relais bzw. der elektrischen Bauteile in einem Schaltschrank der Sicherheit der Mitarbeiter dient, die an solchen Maschinen und Einrichtungen arbeiten? Diese Teile sind auf dem Bild weiß umrandet.

Man sieht daraus, daß die Technik ihren Teil für unsere Sicherheit beisteuert.



Aber erst der Mensch selbst kann den schützenden Ring um sein Leben und seine Gesundheit schließen: durch sein eigenes sicheres Verhalten bei der Arbeit.

