



Gurtmuffel leben gefährlich

Gurt-Muffel leben gefährlich. Keine Frage! Sie riskieren aber nicht nur Kopf und Kragen, sondern auch viel Geld. Die demnächst vorgesehenen 20,- Mark Verwarnungsgeld sind gegen die Unfallfolgen natürlich nur ein Klacks. Jeder weiß, daß der Gurt Lebensretter Nr. 1 bei einem Autounfall ist. Vor allem verringert er die Schwere der Verletzungen. Die Unfallchirurgische Klinik der Medizinischen Hochschule Hannover meldete dazu unlängst ein drastisches Beispiel.



KLICK — für Mitarbeiterin Margitta Krafczyk eine Selbstverständlichkeit, andere wiederum versäumen es allzuoft, sich vor der Fahrt anzuschnallen, obwohl sie genau wissen, welche Folgen ein Unfall ohne Gurt haben kann: Leichtsinn, der in vielen Fällen teuer bezahlt werden muß. (Zu unserem Bericht.)

Bei einem Frontalunfall erlitt der angegurte Fahrer leichte Druckverletzungen am Brustkorb. Nach ambulanter Behandlung in der Klinik — Kosten 96,- Mark — konnte er wieder nach Hause gehen. Die Knieverletzung und Schnittverletzung im Gesicht des nicht angegurten Beifahrers kosteten 23.925,- Mark. Außerdem mußte der Patient 110 Tage stationär und anschließend noch 45 Tage ambulant behandelt werden.

Der Gurt-Muffel setzt aber nicht nur Gesundheit und Leben aufs Spiel, sondern riskiert auch noch seinen Lohn sowie Ansprüche auf Schadenersatz. Das Bundesarbeitsgericht hat kürzlich entschieden, daß ein Arbeitnehmer seinen Anspruch auf Lohnfortzahlung verliert, falls die bei einem Verkehrsunfall erlittenen Verletzungen auf das „Nichttragen des Gurtes“ zurückzuführen sind. (Az 5 AZR 113/79).

Und auch die Kfz-Versicherer nehmen mittlerweile Kürzungen von Schadenersatzansprüchen bei Gurt-Muffeln vor. Dies sogar dann, wenn man unverschuldet in eine Kollision geraten ist und nicht einwandfrei nachweisen kann, daß zum Zeitpunkt des Unfalls der Gurt getragen wurde (Az VI 152/78).

Alles Gründe, den Gurt nicht links liegen sprich hängen zu lassen, selbst

Möchten Sie hier runterfallen? Sie riskieren es täglich, wenn Sie ohne Gurt fahren.



wenn unlängst wieder eine Diskussion für und wider den Gurt beziehungsweise die Anschnallpflicht aufgekommen ist.

Der Gurt hätte viele gerettet

Von den 5.778 im Bundesgebiet tödlich verunglückten Autofahrern des vergangenen Jahres könnten 2.800 noch am Leben sein, wenn sich mindestens 85 Prozent der Fahrer anschnallten. Allein auf Bundes- und Landstraßen sowie innerörtlich hätte es bei einer solchen Anschnallquote 2.700 Tote weniger gegeben, teilte der ADAC jetzt mit. Auf Bundes- und Landstraßen legten normalerweise 63 Prozent der Autofahrer den Sicherheitsgurt an, innerörtlich 44 Prozent, auf Autobahnen 80 Prozent.



Hier ist er, unser Kleiner — der CORSA. In diesen Tagen gibt er sein Debüt vor der deutschen und internationalen Presse, die über ihn Ende September ausführlich berichten wird, genau wie die OPEL POST in ihrer nächsten Ausgabe. (Vorab der Bericht „Der Mini innen ein Maxi“ auf Seite 2.)

ZUM THEMA FAHRGEMEINSCHAFTEN

Kraftstoff und Geld sparen

„Rund 12,5 Millionen Erwerbstätige in der Bundesrepublik Deutschland fahren täglich mit dem Pkw zur Arbeit. Sie legen dabei im Schnitt 25 Kilometer zurück und verbrauchen für diese Strecken an jedem Werktag 33 Millionen Liter Benzin. Im Jahr sind das 7,3 Milliarden Liter Kraftstoff oder 25 Prozent des gesamten Benzinverbrauchs nur für den Berufsverkehr!“

Nicht immer problemlos

Diese Angaben stammen aus dem für 1982 erschienenen Leitfaden der ADAC-Zentrale in München „Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr“ und machen deutlich, wie nützlich es sein dürfte, wenn generell mehr Autofahrer mit gleichem Fahrtziel nur einen Pkw benutzen. Wer auf diese Weise reagiert, spart nicht nur für die Gemeinschaft, sondern auch für den eigenen Geldbeutel. Allerdings: Nicht immer lassen sich solche Gemeinschaftsfahrten problemlos bewerkstelligen. Oft haben mehrere Pkw-Besitzer zwar das gleiche Fahrtziel, aber auch Arbeitsplätze anzusteuern, die noch beachtlich voneinander entfernt liegen. Oft gibt es auch unterschiedliche Arbeitszeiten, die es erschweren, gemeinsame Absprachen

zu treffen (Normalschicht, Wechsel-schicht). Und wer nach Feierabend noch etwas vorhat und nicht gleich heimfahren möchte, bleibt dann auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.

Was ist bei Unfällen?

Vielfach besteht noch die Befürchtung, als Fahrer einer Fahrgemeinschaft bei Unfällen, von denen ja auch die Mitfahrer betroffen sein können, haftbar gemacht zu werden. Dazu ist zu sagen, daß die Rechtsgrundlage einer Fahrgemeinschaft in der Regel eine mündliche Absprache bildet, die in rechtlicher Hinsicht eine vertragliche Vereinbarung mit Gefälligkeitscharakter darstellt. Eine Schriftform ist nicht erforderlich. Wegen des Gefälligkeitscharakters der Fahrgemeinschaft sind unter folgenden Aspekten Schadenersatzansprüche auszuschließen. Nach der gesetzlichen Unfallversicherung (§ 550 Abs. 2 Ziffer 2 Reichsversicherungsordnung) haftet die Sozialversicherung für alle Personenschäden, die Mitfahrer einer Fahrgemeinschaft erleiden. Dies gilt auch für Unfälle auf Umwegen, die zum Abholen der Mitfahrer zurückgelegt werden. Wenn der Fahrer den Unfall verschuldet, tritt für alle Personenschäden einschließlich Schmerzensgeld seine Haftpflichtversicherung ein.

Viele scheuen Abhängigkeit

Trotz dieser alles in allem günstigen Fakten, die eine Bildung von Fahrgemeinschaften erleichtern, müssen wohl immer noch etliche Hemmschwellen überwunden werden. Vor allem scheuen viele Pkw-Besitzer nach wie vor die Abhängigkeit von anderen Teilnehmern. Aber auch psychologische Schranken — man möchte beispielsweise seine fahrbare „gute Stube“ für sich haben — dürften noch zu durchbrechen sein. Immerhin bleibt es er-

mutigend, daß nach neueren Untersuchungen bereits bis zu 20 Prozent der Berufspendler in Fahrgemeinschaften ihre Arbeitsplätze ansteuern und daß sich weitere 25 Prozent gerne daran beteiligen würden, wenn man ihnen eine Chance böte. Es lohnt sich, wenn man bedenkt, daß nach einer ADAC-Errechnung sich bei einer Dreier-Fahrgemeinschaft, die an den Arbeitstagen 30 Kilometer für den Hin- und Rückweg zurücklegt, im Jahr pro Team rund DM 2.000,- an Benzin-kosten sparen lassen. (Siehe dazu auch unsere regelmäßige Spalte „Fahrgemeinschaften“.) S.S.



Für das Bild hat er sich in Positur gesetzt: Schäferhund Falk von der Hundestaffel des Rüsselsheimer Werkschutzes, hier mit seinem Führer Walter Hass. Falk hat mit seinen anderen „Hundekollegen“ die Aufgabe, vor allem bei nächtlichen Kontrollgängen im Werksgelände mit den riesigen Abstellplätzen, ungebundene „Gäste“ aufzuspüren, wenn sie versuchten, unserem Werk einen heimlichen Besuch abzustatten. Einzelheiten über Ausbildung und Einsatz der Hunde auf Seite 7.

20 Jahre Werk Bochum

„Besseres Wetter hätte man sich zur Einweihung des Bochumer Opel-Werkes am 10. Oktober nicht wünschen können: ein zartblauer Herbsthimmel überspannte das Ruhrgebiet. Die sattgrünen Rasenflächen, die entlang den Werksstraßen aufgezogenen weiß-gelben Opel-Fahnen, die backsteinroten Werksfassaden — das alles ergab ein Bild schönster Farbenharmonie. Für das neue Werk war es ein Festtag, aber zugleich auch offizieller Beginn der Produktion unseres neuen Kadett, dessen Auslieferung an die Händler im In- und Ausland am gleichen Tage begonnen hat . . .“

So begann die OPEL POST 8/1962 ihren Artikel über die Einweihung unseres Bochumer Werkes vor 20 Jahren. (Mehr zu diesem Ereignis auf Seite 4 dieser Ausgabe.)

Gemeinsam fahren-gemeinsam sparen



CORSA

„Der Mini innen ein Maxi“

Hinter der Formel 3,60 + x = 0,36 stand bisher bei Automobil-Designern das Aktenzeichen ungelöst. Einen Wagen mit 3,60 Meter Außenlänge zu bauen, mit dem Innenraum-Komfort der unteren Mittelklasse, einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,36 c_w und entsprechend günstigem Verbrauch – das war die Aufgabe. Ihre Lösung ist jetzt bekannt. Unsere Designer und Ingenieure haben mit dem neuen Corsa ein Schrägheck-Kompaktauto gebaut, das alle diese Eigenschaften miteinander verbindet. Verständlich, daß eine bekannte Zeitung einen Vorbericht unter dem Titel „Opels Mini innen ein Maxi“ überschrieb.

Optimale Raumökonomie bei nur 3,60 m Fahrzeuglänge mit der Aerodynamik eines Sportwagens zu verbinden, ist kein leicht zu erreichendes Ziel.

Denn der Käufer eines Mini ist kein Mini-Mensch, und auch ein „Riese“ muß sich hinter dem Lenkrad eines modernen Kleinwagens so wohl und sicher fühlen wie in einer großen Limousine.

Ein Stück Fortschritt

Und selbstverständlich sollte der Kofferraum bei aller Kompaktheit der Karosserie auch wirklich jenen Stauraum bieten, den man für ein kleines Familienauto verlangt. Angesichts solcher Zielkonflikte sind einer Optimierung der Aerodynamik in der Kleinwagen-Klasse gewisse Grenzen gesetzt, ganz abgesehen davon, daß die Strömungsverhältnisse bei einem kleinen Auto weitaus schwieriger zu verbessern sind als bei einem Mittelklassewagen oder gar einer Groß-Limousine. Der c_w-Wert des Corsa, gemessen im Pininfarina-Windkanal in Turin, gewinnt vor diesem Hintergrund seine

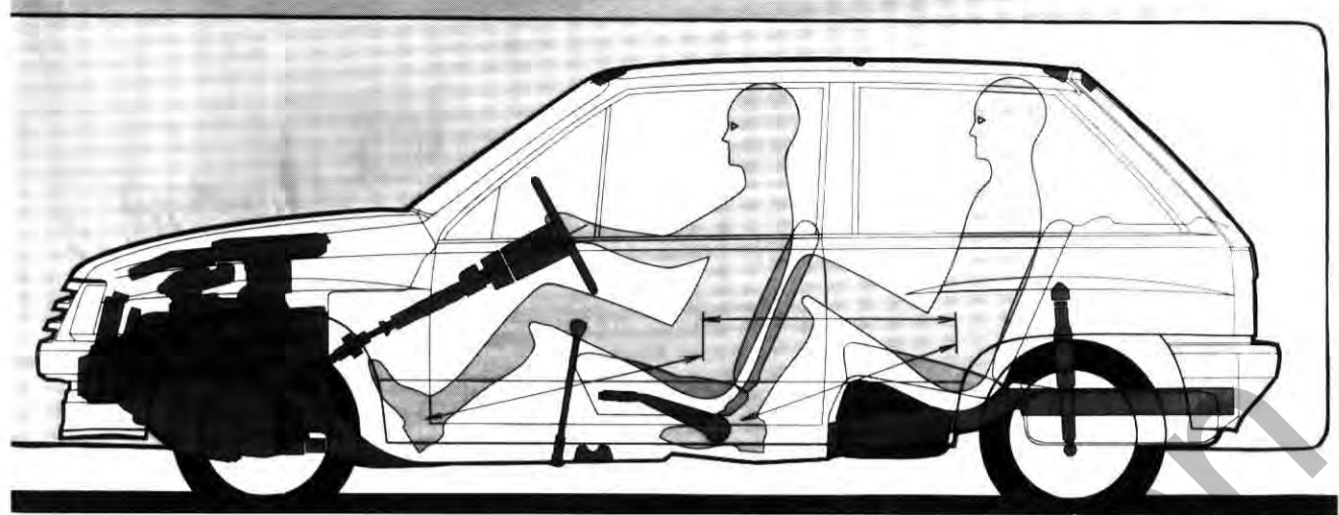
Bedeutung. 0,36 c_w für die serienmäßige Schrägheck-Variante und sogar 0,35 c_w für die durch Spoiler noch einmal verbesserte sportliche SR-Version markieren ein Stück Fortschritt.

Eindrucksvolle Werte

Das zeigt sich darin, daß der Corsa in seiner Klasse aerodynamisch in Führung geht und bessere Luftwiderstandsbeiwerte bietet als viele Sportwagen. Es zeigt sich aber vor allem im Verbrauch. Die drei Corsa-Triebwerke 1,0 S, 1,2 S und 1,3 S verfügen über 45, 54 und 69 PS, die beiden größeren Maschinen sind neukonstruierte und wartungsarme OHC-Motoren, und was alle drei kennzeichnet, auch den konstruktiv wesentlich verbesserten 1,0-Liter-Motor, ist der maßvolle Umgang mit dem Kraftstoff, wobei der 1,3 S mit einem Verbrauch von nur 4,7 Liter bei 90 km/h und nur 6,3 Liter bei 120 km/h besonders eindrucksvolle Werte erzielt.

Eigenständiger Charakter

Konsequente Keilform mit abgeflach-



Das „Röntgenbild“ des Corsa verdeutlicht das moderne Innenraumkonzept. Die Hälfte der Gesamtlänge von 3.622 mm ist dem Sitzraum vorbehalten und gewährleistet ermüdungsfreies Fahren für fünf Passagiere. Das Kofferraumvolumen variiert von 225 bis zu 845 Litern, satte 480 kg Zuladung sind erlaubt.

ter Haube, Stoßstange mit integriertem Grill, der die nicht zur Motorkühlung benötigte Luft strömungsgünstig über die Frontpartie ableitet, große Fensterflächen und ein ladefreundlich gestaltetes Heck mit bis zu den Kunststoff-Stoßfängern reichender Tür begründen den eigenständigen Charakter des Corsa, dem sportlich-markante Kotflügelverbreiterungen erfrischende Dynamik verleihen. Diese prägnante Ausformung der Kotflügel gibt dem Corsa nicht nur unverwechselbares männliches Profil, sondern verbessert auch die Luftströmung entlang der Fahrzeugseiten.

Innen der GröÙte

Der Feinarbeit an der Außenform entspricht die Optimierung der Innenraumverhältnisse. Der Corsa ist mit seinen 3.622 mm Gesamtlänge außen der kleinste in Deutschland entwickelte Mini. Innen aber ist er der größte und bringt auch den „Mister 95 Pro-

zent“ nicht in Raumnot. Dieser aufgrund von DIN-Normen beschriebene 95-Prozent-Mensch hat ein Körpermaß von 1,87 m; nur fünf Prozent aller Deutschen sind größer. So ist die Hälfte der gesamten Corsa-Länge dem Sitzraum des Fünfsitzers vorbehalten: vom Gaspedal bis zur Rücksitz-Polsterkante sind es genau 1.820 mm, und wenn „Mister 95 Prozent“ auf dem Rücksitz Platz nimmt, muß der Vordersitz nur um 15 mm aus der Maximal-Einstellung nach vorn geschoben werden, um ihm eine bequeme Sitzposition zu bieten. Auch in der Innenraumhöhe beweist unser Kleiner innere GröÙe. Bei 959 mm vorn und 938 mm hinten müssen die Corsa-Passagiere höchstens beim GrüÙen die Kopfbedeckung abnehmen, und solchen erfreulichen Werten schließen sich andere an: satte 480 kg Zuladung sind erlaubt, das sind 62 Prozent seines Leergewichtes, und das Kofferraumvolumen des Schrägheck-Corsa variiert

von 225 bis zu maximal 845 Litern (VDA-Meßmethode).

Seit unsere Ingenieure mit Senator und Monza, mit Kadett und Ascona Rüsselsheimer Entwicklungen zu Favoriten in den Bereichen Straßenlage und Fahrsicherheit gemacht haben, respektieren Fachleute die einschlägigen Fähigkeiten der Mannschaft um Vorstandsmitglied Fritz Lohr, der davon überzeugt ist, daß der Corsa bei den ersten jetzt stattfindenden Versuchsfahrten der Presse sich auch im dynamischen Fahrbetrieb auf der Straße als ein typischer Opel der neuen Generation erweisen wird. Aber Opels Philosophie hinter der Entwicklung des Corsa war nicht die Jagd nach einzelnen Superlativen. Ziel war es, ein Auto zu bauen, das unaufdringlich modern auftritt und durch die Summe von vielen guten Eigenschaften ein glaubwürdiges Angebot ist nach der Maxime „Mehr sein als scheinen.“

MODELLPFLEGE

Neuheiten im Programm

Wir erwähnten in der letzten Ausgabe schon kurz, daß die Firma jetzt mit dem Ascona SR/E, dem Ascona „J“ und dem Kadett „J“ neue Modellvarianten dieses Erfolgsduos auf den Markt gebracht hat. Ende September kommt das Topmodell Ascona CD hinzu.

Im Zuge der Modellpflege gibt es neuentwickelte, besonders wirtschaftliche Motoren mit 1,2 und 1,8 Liter Hubraum und ein Fünfgang-Getriebe für bestimmte Kadett-, Ascona- und Manta-Versionen. (Siehe Seite 7.)

Bei teilweise unveränderten Grundpreisen erfolgt eine Aufwertung der Serienausstattungen sowie eine komfortorientierte Erweiterung der Sonderausstattungen. Dazu kommt für Werksangehörige jetzt ein erneuter beachtlicher Preisnachlaß für „Kadett J“ und Ascona „J“.

Außerdem können von Mitarbeitern ab sofort aus den Modellreihen Kadett und Ascona Fahrzeuge mit Diesel-Motoren bestellt werden, die ein besonderes Ausstattungspaket enthalten und zu einem sehr günstigen Preis angeboten werden. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen oder in den Beratungsstellen für Neuwagenkäufe in den einzelnen Werken.)

SPORTFILM

„OPEL im Rallye-Winter“

In jedem Jahr hat der Automobilsport schon recht früh einen Höhepunkt: „Die Rallye Monte Carlo“. 1982 stand dieser Wettbewerb ganz im Zeichen des Teams Röhl/Geistdörfer auf unserem Ascona 400, die letztlich auch die Siegetrophäe in Empfang nehmen konnten. Bevor es soweit war, mußte natürlich der Ansturm der Wettbewerber abgewehrt werden. Eindrucksvolle Aufnahmen von diesem Geschehen vermitteln dem Betrachter des Filmes etwas von der Atmosphäre und der Spannung, die solchen Veranstaltungen die Würze geben. Geräusche und Musik tragen das ihre noch dazu bei, diesen Rallyesport-Film nicht nur für ausgesprochene „Fans“ interessant zu machen. (Der 16 mm Film in Farbe, Lichtton, 16 Minuten Dauer kann in Rüsselsheim in der Werkbücherei, in Bochum und Kaiserslautern in den Sozialabteilungen ausgeliehen werden.)



Nicht nur mit Bahn und Auto-Transportern gehen unsere Wagen auf Reisen; ein großer Teil geht in zerlegtem Zustand in Containern per Schiff nach Übersee zu den dortigen GM-Montagewerken. Unser Bild zeigt die Verladung von Containern auf Rheinschiffe im Hafen des Rüsselsheimer Werkes kurz vor ihrer Fahrt nach Rotterdam.

Fahrgemeinschaften

Bodenheim, P. Höflich, Abt. 2551, Bau I-3, Normalschicht, Tel. 4976.

Elz/b. Limburg, Volker Lachnit, Abt. Lehrwerkstatt, Normalschicht, Tel. 3026.

Gemeinsam fahren – gemeinsam sparen



Hainburg/b. Seligenstadt, Werner Bax, Berufsausbildung, Normalschicht, Tel. 3674, (Privat: 06182-4663).

Eschollbrücken/b. Darmstadt, C. Oheim, Normalschicht, Tel. 4786 (Privat: 06157-3338)

UNVERANTWORTLICHES GEREDE

Geschäft mit der Angst

In einem Vortrag vor der Rüsselsheimer Sommerhochschule wurde von einem der Referenten im Rahmen eines Vortrags über „Sichere Arbeitsplätze bei den Großbetrieben des Rhein-Main-Gebietes?“ ein düsteres Zukunftsbild von Opel gezeichnet und unter anderem die Behauptung aufgestellt, schon in normalen Zeiten seien hier die Arbeitsplätze durch die Methode des Heuerns und Feuerns gefährdet gewesen. In einem Gespräch mit einer Rüsselsheimer Zeitung ging Vorstandsmitglied Hans Wilhelm Gäb auf diese Vorwürfe ein und sagte dazu u.a.:

In dem Vortrag wurde auch behauptet, bei Opel werde es nicht nur keine neuen Arbeitsplätze geben, sondern es würden auch 10.000 Arbeitsplätze abgebaut. In diesem Zusammenhang wurde von einem „Beschluß“ von General Motors gesprochen, das Rüsselsheimer Werk nur noch als Planungs- und Entwicklungszentrale zu betreiben.

Dazu Hans Wilhelm Gäb:

„Es gibt einen solchen Beschluß nicht, und es gibt auch keine Pläne, 10.000 Arbeitsplätze abzubauen. Nicht 10.000 und nicht 5.000. Wer solche Spekulationen anstellt, die Rüsselsheim und seine Bürger in tiefste Sorge stürzen müßten, betreibt ein Geschäft mit der Angst ... Opel ist ein Unternehmen mit Zukunft. Niemand hat das Recht, die Menschen, die ihre Arbeitsleistung in dieses Unternehmen einbringen, mit Untergangsparolen zu verunsichern. Mehr und mehr Mitarbeiter fragen sich, zu wessen Lasten dieses Spiel mit dem Namen Opel letztlich gehen wird. Wenn hier in unserer Region Stimmen die Überhand gewinnen, die ohne Bezug zu den Fakten Opel in eine Überlebenskrise reden, dann schadet dies in ganz Deutschland dem Namen unserer Produkte, es reduziert das Vertrauen unserer Kunden, und es bedroht dann tatsächlich unsere Arbeitsplätze.“

„Unverantwortlich ist das Gerede vom ‚Heuern und Feuern‘. Opel hat in Krisenzeiten versucht, seine Belegschaft über Abfindungsangebote zu reduzieren – und zwar in geringerem Umfang als andere Wettbewerber –, um das Unternehmen insgesamt gesund zu halten. Wer hier vom ‚Feuern‘ spricht, also von Entlassungen, handelt demagogisch und setzt seinen Ruf als Wissenschafter auf Spiel. Er tut im übrigen so, als gäbe es kein Betriebsverfassungsgesetz und keine Mitbestimmung, keine Gewerkschaften und keine Betriebsräte. Er tut so, als seien die Arbeitnehmer rechtlos einem Frühkapitalismus ausgeliefert, den doch Gewerkschafter und Unternehmer nach dem Kriege gemeinsam überwunden haben ...“

OPELER IN SARAGOSSA

Am Aufbau entscheidend mitbeteiligt

Seit Baubeginn des GM-Werkes in Saragossa vor zwei Jahren haben auch zahlreiche Opel-Mitarbeiter der drei Werke Anteil an seiner Errichtung. Aus den verschiedensten Bereichen kommend, waren sie an der Projektierung der Gebäude und Anlagen beteiligt, und sie sind ebenfalls maßgeblich für die Inbetriebnahme und Instandhaltung von Maschinen und Einrichtungen verantwortlich. Einige von ihnen waren immer wieder jeweils nur einige Tage in Spanien, andere Wochen oder Monate, und wieder andere, „die Männer der ersten Stunde“, sind schon von Anfang an dabei. Bei einem Rundgang durch die weitläufigen, nach den modernsten technischen Gesichtspunkten konzipierten und eingerichteten Werkhallen besuchte die OPEL POST kürzlich einige der dort arbeitenden deutschen Mitarbeiter an ihren Arbeitsplätzen.

Dieter Requardt, im Werk Bochum Betriebsleiter der Abteilung Werksanlagen, der von Anfang an in Saragossa dabei ist, meinte, als wir mit ihm über diese Zeit sprachen: „Ein Jahr und neun Monate bin ich jetzt schon in Saragossa. Besonders in der ersten Zeit gab es Probleme und auch Schwierigkeiten, denn plötzlich war man in vielen Dingen auf sich selbst gestellt; manches, was in Bochum selbstverständlich war, mußte hier improvisiert werden. Auch die Sprachbarriere schien zunächst unüberwindlich, kurz: wir alle hier mußten viel lernen, mußten uns durchbeißen. Um die Anfangsschwierigkeiten zu überwinden, half uns die Kollegialität und die Freundlichkeit der Spanier, was sich übrigens nicht nur auf die dienstlichen



Einer der „Männer der ersten Stunde“, Dieter Requardt, Betriebsleiter aus dem Werk Bochum, mit seiner spanischen Mitarbeiterin Ana C. Melendez, an seinem Schreibtisch in Saragossa.

Kollegen treffen wir uns häufig, und so langsam lerne ich auch wichtige Begriffe der spanischen Sprache.

An einer der Schweißstraßen trafen wir Meister Otmar Aschauer, Zentralwerkstätten I Bereich Schweißmaschinen aus Rüsselsheim, mit seiner Mannschaft. 80 Mitarbeiter dieses Bereiches, Schlosser und Elektriker, haben in Saragossa 12 Schweißstraßen installiert. Drei von ihnen, Arno Konhäuser, Rafael Torecillas — übrigens ein



Meister Otmar Aschauer (rechts) vor einer Schweißstraße mit seinen Mitarbeitern Richard Waschkowsky, Rafael Torecillas und Arno Konhäuser.



Er ist erst ein Vierteljahr in Spanien, Theo Jung, Maschinenschlosser aus dem Werk Kaiserslautern.

Belange erstreckte. Mancher von uns hat hier gute Freunde gefunden...“!

Theo Jung, Maschinenschlosser im Werk Kaiserslautern, gehört noch zu den „Neuen“. Erst sechs Wochen vor unserem Besuch kam er nach Saragossa. Nach der plötzlichen Umstellung in eine völlig fremde Umgebung hat er sich inzwischen gut eingelebt. „Ganz besonders hat es mir die spanische Küche angetan“, sagte er schmunzelnd, „ein Glück, daß ich bei der Bundeswehr kochen gelernt habe — jetzt koche ich oft für mich und meine Freunde. Auch mit spanischen



Vor einer der großen Schweißpressen stellten sie sich dem Fotografen: Von links Projektleiter Dieter Christmann mit den Mitarbeitern Herbert Müller, Volker Ebermayr und Michael Wissmann, alle Werk Rüsselsheim.

waschechter Opeler aus Flörsheim, der im Werk Rüsselsheim gelernt hat — und Richard Waschkowski berichteten uns, daß sie an den Wochenenden Ausflüge in die Umgebung, auch mal ans Meer machen. „Wir haben uns einen Angelschein besorgt, das ist in Spanien ziemlich einfach, und dann gehen wir angeln. Außerdem spielen wir Fußball mit den spanischen Kollegen, auch treffen wir uns oft privat. Wir können unseren Gesichtskreis erweitern und lernen viel dazu, besonders im Umgang mit der im neuen Werk installierten modernsten Technik...“

Die Rüsselsheimer Herbert Müller, Volker Ebermayr und Michael Wissmann trafen wir beim Einrichten einer Schweißpresse: „Zuerst waren wir gar nicht so begeistert, nach Spanien zu gehen, die Umstellung auf die anderen Arbeitsbedingungen, das Klima und anderes mehr ließen Bedenken aufkommen, aber jetzt haben wir uns hier recht gut eingewöhnt; natürlich ist das auch eine Frage der Einstellung. Eine Portion Aufgeschlossenheit gegenüber dem uns fremden Land und dem Lebensstil seiner Bewohner erleichtert dabei vieles...“ Übrigens sind aus dem Zentralwerkstätten I-Bereich weitere 80 Mitarbeiter im Einsatz, die im Preßwerk die in Rüsselsheim gebauten Werkzeuge einarbeiten.

Und auch sie wollten sich mit ihren Transportfahrzeugen den Lesern der OPEL POST vorstellen, Kolonnenführer Horst Bühner und seine Leute: Hans-Joachim Schneider, Karl Herrmann und Herbert Müller, alle Zentralwerkstätten II in Rüsselsheim. Sie sind zuständig für die Montage und Einrichtung von vier Transferstraßen und zwei Montagebändern. Horst Bühner, schon seit eineinhalb Jahren in Saragossa, erzählte uns: „Wir sind eine gemischte Gruppe, Deutsche und Spanier; die Zusammenarbeit klappt prima, und wir haben eine Menge privater Kontakte...“

Abschließend noch einige Worte von Projektleiter Dieter Christmann, Zentralwerkstätten Rüsselsheim, der sich zunächst für den Besuch der OPEL POST in Saragossa bedankte. „Ich weiß, daß meine Mitarbeiter und auch die anderer Bereiche immer gespannt auf die neue Ausgabe der Werkzeitung warten, bringt sie doch Nachrichten aus den heimatlichen Werken... Um auf unsere Arbeit hier zurückzukommen: Was mich ganz besonders beeindruckt hat als wir vor eineinhalb Jahren mit unserer Gruppe auf der Baustelle hier angingen, standen wir in einer riesigen leeren Halle. Man muß sich das einmal vorstellen, es war nichts drin, aber auch gar nichts. Es hat mich fasziniert, wie die Arbeit voranging, allmählich füllte sich der leere Raum, und jeden Tag sah man, was man geschafft hatte...“

Betreut werden die deutschen Kollegen von der Personalabteilung des Werkes Saragossa. Frau E. Wiedenberg und ihre spanischen Mitarbeiter sind für die kleinen und großen Dinge des Alltags, wie Unterkunft, Sprachkurse, Heimreisen und so weiter und natürlich auch für Formalitäten aller Art zuständig. „Tag für Tag ein Berg Arbeit, den es zu bewältigen gilt. Zur Zeit haben wir noch über 500 deutsche Mitarbeiter hier, um die wir uns kümmern müssen und denen wir mit Rat und Tat zur Seite stehen...“, meinte Norbert Küpper, zuständig für die Betreuung der ca. 100 ISP (Intern-Service-Person-



Firmenschule in Saragossa

Um die Anerkennung als staatlich anerkannte deutsche Auslandsschule zu erhalten, muß zweimal eine Abschlußprüfung im gymnasialen Zweig der Klasse 10 unter dem Vorsitz eines von der Kultusministerkonferenz beauftragten Kommissars durchgeführt werden. Die erste Schlußprüfung wurde vor einiger Zeit mit gutem Erfolg abgehalten. Das Bild zeigt die drei Prüflinge mit den Lehrern des Prüfungsausschusses vor dem Schulgebäude, in dem die Firmenschule unter dem offiziellen Namen „Centro de Enseñanza de General Motors España y Adam Opel AG“ zusammen mit der Amerikanischen Schule untergebracht ist. Auf dem Bild die Schüler (vorne Mitte von links) Andreas Klepper, Karin Hanewald und Christof Schnell. Dazu die Lehrerinnen und Lehrer (von links): Eisele, Palomero, Dederer, Dr. Joos, Zwanzger, Grimsehl, Katz, Forés, Zwink-Eisele und Beller.

nel) von Opel, der ergänzte, daß es im Laufe der nächsten Zeit, wenn das Werk endgültig anlaufen wird, natürlich weniger sein werden.

Während unseres Besuches in Saragossa sprachen wir noch mit zahlreichen anderen Mitarbeitern. Aus Platzgründen ist es jedoch leider nicht möglich,

alle Gespräche und Beobachtungen hier ausführlich darzustellen, was auch für die in der Natur der Sache liegenden Schwierigkeiten und Probleme gilt. Wir mußten uns auf die wenigen zitierten Stimmen beschränken, die stellvertretend für die vieler anderer deutscher Kollegen stehen. (Siehe dazu unsere Aufnahmen.) G.K.



Eine deutsch-spanische Gruppe mit ihren Transportfahrzeugen: Von links Karl Herrmann, Herbert Müller, Hans Joachim Schneider sowie die spanischen Mitarbeiter Felipe Lagunas und Jesus Garcia und Kolonnenführer Horst Bühner. (Da es sich bei den Aufnahmen um private, in Schwarz-weiß umgesetzte Farbfotos handelt, entstand — leider — eine Qualitätsminderung.)

Urlauber grüßten aus aller Welt

In Ausgabe 6/82 hatten wir unsere Fernurlauber um einen Kartengruß gebeten. Die Redaktion wollte bekanntlich einmal wissen, in welcher ferne Regionen unsere Kollegen teilweise fahren, um Urlaub zu machen oder Wissen und Kultur zu tanken. Viele Karten gingen in den Werksferien ein, Grüße aus (fast) allen Teilen der Welt, wobei natürlich am zahlreichsten europäische Urlaubsländer vertreten waren, hauptsächlich Österreich, Italien, Spanien, Frankreich, Griechenland, Jugoslawien, Dänemark und Schweden.

Weiter entfernt liegende Ziele einzelner Opelner und ihrer Familien waren bekannte Städte in der Sowjetunion, vor allem Moskau, Leningrad und Riga. Andere waren an der nördlichen Spitze Nordwegens, am

Nordkap, sogar auf Spitzbergen, wieder andere in Nord-Afrika, den Kanarischen Inseln sowie auf Rhodos, Zypern und Kreta. Urlaubsstrände an den Gestaden der Krim und am Schwarzen Meer waren ebenfalls vereinzelt als Reiseziele gebucht worden, außerdem kam Post vom Baikalsee, aus Taschkent, Polen und Ägypten.

Am weitesten weg waren Kollegen, die Kartengruße aus den USA (Ost- und Westküste), Kanada, Südafrika und Hawaii schickten. (Lediglich Südamerika, die Karibik, der Ferne Osten und Australien fehlen in unserer Sammlung. Vielleicht ist in einzelnen Fällen Post verlorengegangen.) Allen Schreibern, die daran gedacht haben, ein herzliches Dankeschön!

Die Redaktion

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

UNSER WERK BOCHUM WIRD 20 JAHRE ALT

Wo einst Kohle gefördert wurde ...



Erinnern wir uns: Der zweite Weltkrieg hatte die Produktion des in Rüsselsheim gebauten und schon damals so erfolgreichen Kadett zum Erliegen gebracht. So gab es in den 50er und 60er Jahren Überlegungen, die Produktion der Einliter-Klasse wieder aufzunehmen. Im Mai 1960 tat sich etwas. Opel schloß mit der Stadt Bochum einen Ansiedlungsvertrag.

Auf einem Gelände, auf dem kurz vorher noch Kohle zu Tage gefördert worden war, begannen plötzlich Planierarbeiten zu arbeiten, gruben sich Bagger ins Erdreich, wurde ein neues Werk für einen neuen Wagen errichtet. (Aufnahmen.) Rund 1,1 Milliarden



Abbau der Kohle in 1.000 m Tiefe in der ehemaligen Bochumer Zeche Dannenbaum, die seinerzeit dem großen Zechensterben zum Opfer fiel. Auf dem Bergwerksgelände entstand bald darauf das Opel-Werk I.



Vor dem Festakt der offiziellen Werkseröffnung: der frühere Generaldirektor N. J. Stork (rechts) führt zwei der Ehrengäste zu ihren Plätzen. Neben ihm der damalige Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, Dr. F. Meyers, und links von diesem der ehemalige Oberbürgermeister der Stadt Bochum, F. Heinemann.

DM wurden investiert. Im Werk I sollte die Karosserie, im Werk II Chassis und Motore gebaut werden.

Bochum ab 1962 Autostadt

Nach zwei Jahren harter Arbeit war es dann soweit: Am 10. Oktober 1962 wurde Werk Bochum offiziell eingeweiht.

Die ersten neuen „Kadetten“ verließen das Endmontageband. Über 600 Gäste waren zur Einweihungsfeier gekommen. Unter ihnen Vertreter des Landes, der Stadt und der Industrie. Bochum – einst Bergbaustadt – wurde zur Automobilstadt mit der damals modernsten Automobilfabrik Europas.

9.300 Mitarbeiter waren es anfangs, die die neuen Fahrzeuge bauten. Eine große Entlastung für den Arbeitsmarkt des Raumes. Viele, für die es unter Tage keine Arbeit mehr gab, waren aus dem Bergbau gekommen.

Werk und Belegschaft wuchsen

Der Kadett machte seinen Weg. Am 12. Januar 1965 waren bereits 500.000 Wagen gebaut worden. Schon in den ersten Jahren mußte das Werk erweitert werden. Ende 1966 wurde Werk III – Zentralersatzteillager – in Betrieb genommen. Auch die Produktion wurde ausgeweitet. In Bochum baute man ab 1968 den Opel GT, den Ascona und den Manta. Im



Stationen des Aufbaus in zweijähriger harter Arbeit: Die Aufnahmen oben und rechts zeigen wichtige Phasen der Entwicklung.



Schnappschuß von einem der vielen Produktionsjubiläen in den 20 Jahren seit der Werksgründung, hier eines im Jahre 1968.

Oktober 1972 verließ der dreimillionste Wagen das Montageband. Auch die Belegschaft wuchs. Sie erreichte zeitweise über 20.000 Mitarbeiter. Heute zählen wir knapp 19.000 Werksangehörige in Bochum.

Dank und Anerkennung

20 Jahre sind inzwischen ins Land gegangen. Auch Krisen mußten überwunden werden. Die Frauen und Männer der „Ersten Stunde“, die die Pionierarbeit vor 20 und mehr Jahren geleistet haben, könnten sicher noch manche Story erzählen. Es waren harte, aber auch gute und erfolgreiche Jahre. Fast zehn Millionen Wagen wurden im Laufe dieser zwanzig Jahre bis jetzt in Bochum gebaut. Das neue Modell des Kadett erfreut sich im In- und Ausland größter Beliebtheit; er ist der meistverkaufte Benziner seiner Klasse. Allen Mitarbeitern – teilweise schon im Ruhestand oder nicht mehr unter den Lebenden – gebührt Dank und Anerkennung, daß in diesen Tagen dieses „kleine“ Werksjubiläum begangen werden kann. Blicken wir hoffnungsvoll in die Zukunft.



KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

Die Haut aus Metall

Preßwerksbesuchern unseres Werkes Kaiserslautern wird auf dem Weg zum K-19 immer erläutert, daß in diesem Betriebszweig unter anderem Außenhautteile für den Ascona gefertigt werden. Nun ist der Fachausdruck „Hautteile“ für viele kein rechter Begriff – und die Überraschung ist jedesmal groß, wenn sie im Preßwerk erkennen, daß damit Karosserieteile wie Dächer, Türen und so weiter bezeichnet werden. Diese Teile haben zwar mit der menschlichen Haut nichts gemeinsam, sie sind aber aufgrund des verwandten Materials genauso empfindlich und dementsprechend vorsichtig zu behandeln.

In der Tat: Es ist schon beeindruckend, wenn man sieht, wie aus einer Blechrolle beziehungsweise einer Blechtafel ganze Fahrzeugteile wie Dächer, Türen, Motorhauben, Heck-

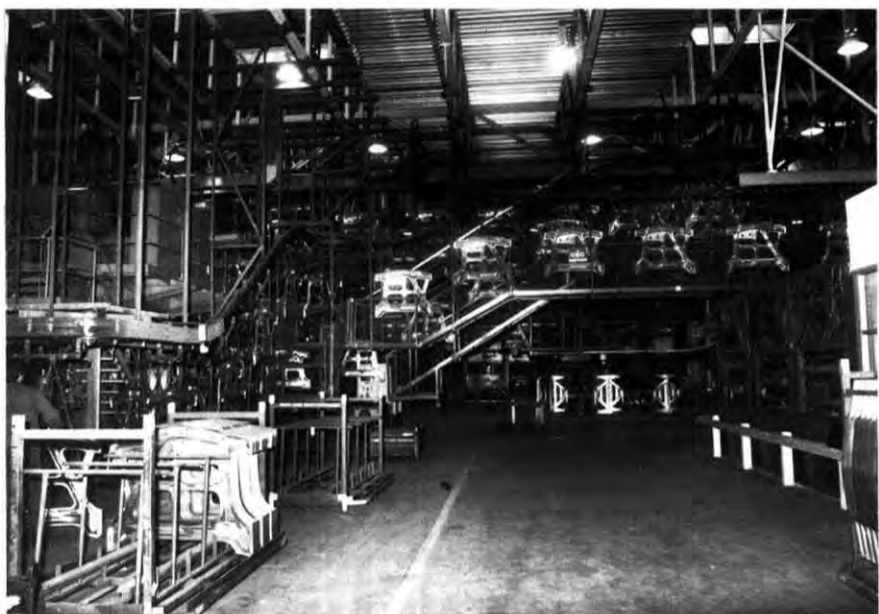
raumdeckel und Rückwandklappen gefertigt werden.

Sauberkeit: oberstes Gebot

Diese Einzelteile werden auf der Groß-



Hier überzeugen sich im Grünlicht-Raum Obermeister G. Armbrust und Meister A. Hecktor von der einwandfreien Herstellung des Ascona-Daches.



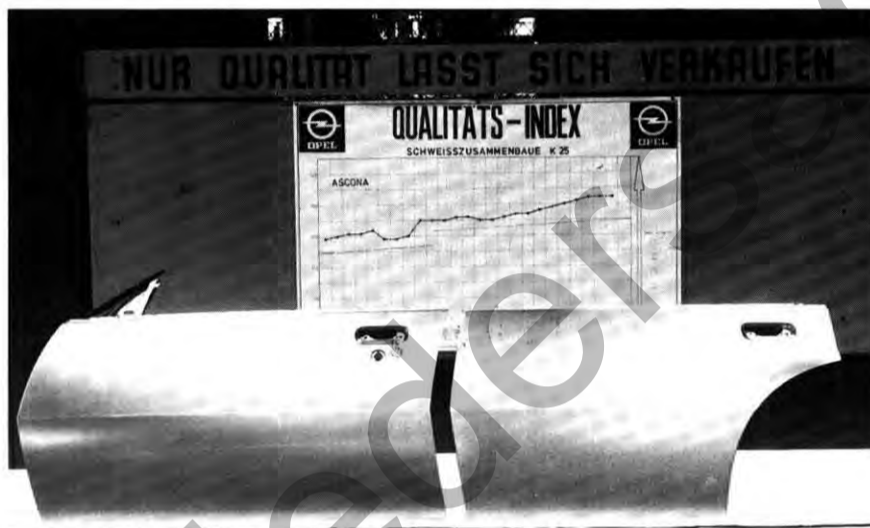
Blick in die Werkshalle K-25 unseres Werkes Kaiserslautern. Hier werden die Teile mittels Förderbänder an die Zusammenbaustraßen transportiert.



Hier wird die Rückwandklappe durch die Werksangehörigen K. Huy (links) und H. Blumenschein begutachtet.



Die Mitarbeiter B. Trautmann und M. Mazur beim Überprüfen der Motorhaube.



Die Aufnahme zeigt Vorder- und Hintertür. Im Hintergrund erkennt man die Entwicklungstafel des Qualitätsindex im Bau K-25.

pressestraße im Preßwerk hergestellt. Die Fertigung der Teile aus dem im Werk Kaiserslautern erstmals verwandten Zinrometal unterliegt einer besonderen Sorgfalt. Selbst ein Haar im Werkzeug oder am Material hinterläßt sichtbare Spuren, die sich nur durch beschwerliche Nacharbeiten beseitigen lassen. Um diese aufwendigen Arbeiten so gering wie möglich zu halten, ist an diesen Pressen und Zusammenbaustraßen Sauberkeit das oberste Gebot. Für die ständige Überprüfung der Qualität steht ein Grünlicht-Raum zur Verfügung. Hier werden die Außenhautteile unter Bedingungen, wie sie nach dem Lackieren bestehen, begutachtet. Nach erfolgreicher Durchleuchtung kommen die gefertigten Teile dann zum Versand.

In Spezialgestellen

Das Dach wird als Einzelteil in die Montagewerke Rüsselsheim, Antwer-

pen und nach England zu Vauxhall-Motors transportiert. Die Türen, Motorhauben, Heckraumdeckel und Rückwandklappen werden auf eigens dafür hergestellten Preßschweißstraßen zusammengebaut und dann in die jeweiligen Montagewerke versandt. Wegen der Empfindlichkeit der Außenhautteile müssen diese in Spezialgestellen eingesetzt werden. Die für Vauxhall-Motors in England bestimmten Teile werden auf einem Trailer transportiert, während die Teile, die für Antwerpen und Rüsselsheim bestimmt sind, mit der Bahn verschickt werden.

Seit Produktionsbeginn im Juni 1981 wurden bis jetzt 162.000 Tonnen Material verarbeitet. Davon waren 25.000 Tonnen verzinktes bzw. mit Zink beschichtetes Material. Daraus entstanden 1.500.000 Türen, 410.000 Motorhauben, 262.000 Heckraumdeckel und 148.000 Rückwandklappen. Alles in allem: imponierende Zahlen.

Jugendvertreterwahl 1982

Vor einiger Zeit fand auch in Kaiserslautern die Jugendvertreterwahl mit einer Wahlbeteiligung von 76,3 Prozent statt.

Gewählt wurden: Rüdiger Krick mit 32 Stimmen, Manfred Haßler mit 34 Stimmen, Gerald Scherbaum mit 23 Stimmen, Ralf Steiner mit 19 Stimmen und Rolf Nutzenberger mit 45 Stimmen.

In ihrer konstituierenden Sitzung verteilte sich die Jugendvertretung wie folgt:

Rüdiger Krick wurde Vorsitzender, Manfred Haßler stellvertretender Vorsitzender und Gerald Scherbaum

Schriftführer. Rolf Nutzenberg und Rüdiger Krick übernahmen die Arbeit in der Gesamtjugendvertretung, Ralf Steiner und Gerald Scherbaum wurden deren Stellvertreter.

Unser Bild zeigt die neuen Jugendvertreter während einer ihrer letzten Sitzungen.



Trendwende im Straßenverkehr?

Hat es in den letzten zwanzig Jahren eine Trendwende im Verhalten der Verkehrsteilnehmer gegeben oder nicht? Verkehrsexperten beantworten diese Frage unterschiedlich. Tatsache ist jedoch, daß trotz gestiegenen Kraftfahrzeugbestandes die Zahl der Verkehrsunfälle abgenommen hat, erfreulicherweise vor allem die Zahl der Unfälle, bei denen Verletzte oder Tote zu beklagen waren.

Einige wenige Zahlen mögen das verdeutlichen: 1960 gab es bei ca. zehn Millionen Fahrzeugen rund 350.000 Unfälle mit Personenschaden. 1981 waren es fast zwanzig Millionen mehr Kraftfahrzeuge (29,7 Millionen), und es wurden etwas mehr als 360.000 Unfälle mit Personenschaden registriert.

Die Verkehrsteilnehmer selbst finden vielfach, daß die „Verkehrsmoral“ zwar noch nicht so ist, wie sie sein sollte, aber immerhin besser als vor zehn Jahren. Nach einer Umfrage der Berufsgenossenschaften und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) finden 29 Prozent der Befragten, daß das Verkehrsverhalten seit 1970 partnerschaftlicher und rücksichtsvoller geworden ist, 16 Prozent vermuten, daß die Verkehrsteilnehmer die Verkehrsregeln besser kennen und sich eher danach richten. 15 Prozent sind allerdings der Meinung, das Verkehrsverhalten sei schlechter geworden!

Schwierigkeiten im Verkehr resultieren auch daraus, daß nicht einmal die Hälfte aller Bewohner der Bundesrepublik Deutschland „gelernte“ Verkehrsteilnehmer sind. 29 Millionen Führerscheinbesitzer haben sich zumindest während der Fahrschulzeit intensiv mit den Verkehrsregeln beschäftigt. Selbstverständlich setzen sie bei ihrem Verhalten die gleichen Kenntnisse bei den übrigen Verkehrsteilnehmern voraus und bedenken nicht, daß die anderen nur über ein mehr oder weniger zufälliges Wissen verfügen.

Gerade die „Elite-Truppe“ im Verkehr, nämlich die 25- bis 45jährigen, die die größte Verkehrsleistung erbringt, und trotzdem eine ständig sinkende Unfalltendenz aufweist, kann nach Ansicht von Sicherheitsfachleuten auf diesem Gebiet noch einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten. DVR

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

FAST 350 NEUE AZUBIS

Bewerbungen für '83 schon jetzt

Am 1. September kamen fast 350 neue Auszubildende in unser Werk Rüsselsheim und machten den ersten Schritt ins Berufsleben. Von Vertretern der Ausbildungsleitung und des Betriebsrates wurden sie herzlich begrüßt. Im gesamten Unternehmen wurden am 1. September 1.600 Azubis gezählt.

Doch nicht nur jetzt, auch in Zukunft sollen junge Menschen bei uns einen Ausbildungsplatz finden. Die Bewerbungen für die Einstellungen zum 1. September 1983 in Rüsselsheim müssen bald, spätestens bis zum 15. Oktober 1982, also in gut drei Wochen bei der Abteilung Berufsausbildung eingereicht werden, und zwar mit den üblichen Unterlagen. Ausgebildet wird in 14 Berufen. Einzelheiten darüber auf den gelben Werksanschlagen.

SPORTFEST DER AZUBIS

Wieder beachtliche Leistungen

In den Berichtszeitraum dieser Ausgabe fiel das Ende vergangenen Monats stattgefunden Sportfest der Rüsselsheimer Azubis. Leider hatte Petrus es diesmal nicht so gut gemeint, nur ab

den Jungen die MM II erfolgreich war. Auch in diesem Jahr wurden von unseren Azubis wieder beachtliche Einzelleistungen erzielt. Die Gewinner der drei ersten Plätze aller Disziplinen



Erfolgreiches Sportfest der AZUBIS im Rüsselsheimer Stadion.

und zu kam die Sonne hinter den Wolken hervor, aber das tat der Begeisterung der Teilnehmer keinen Abbruch, sie waren mit Eifer bei der Sache.

Jungen und Mädchen mußten ihre Kräfte im Dreikampf – Laufen, Weitsprung und Kugelstoßen – sowie in verschiedenen Mannschaftswettbewerben, wo es um drei Opel-Wanderpokale ging, messen. Sieger im Fußballturnier wurde die Klasse MO V, die Pendelstaffel der Mädchen gewann die Klasse KM/O I, die der Jungen die Klasse MM VII, während beim Tauziehen die Mädchen der Klasse KM/O I und bei

erhielten Ehrenpreise in Form von Buchpräsenten.

Höhepunkt des Rüsselsheimer Sportfests waren in diesem Jahr ein Go-Cart-Geschicklichkeitsfahren und ein Go-Cart-Rennen am Nachmittag, an dem sich die Azubis mit Begeisterung beteiligten. Die besten Mannschaften waren die Fahrer der Klasse MM III bei den Jungen und der KM/O I bei den Mädchen. – Auch in diesem Jahr war das Sportfest dank der vorbildlichen Organisation durch Hans-Jürgen Barwig wieder ein voller Erfolg; allen Teilnehmern hat es viel Spaß gemacht.

JUBILARFEIER 1982

Ehrung in der Rheingoldhalle

Am Samstag, dem 23. Oktober, findet auch die diesjährige Jubilarsfeier wieder in der Mainzer Rheingoldhalle statt. Jubilare aus Rüsselsheim und Kaiserslautern, die in der Zeit vom 1.10.81 bis 31.8.82 ihr Jubiläum hatten, werden an diesem Tag geehrt. Der akademische Teil beginnt um 18.00 Uhr mit Ansprachen und festlicher Musik. Es spielt das große Werksorchester.

Daran schließt sich das gemeinsame Abendessen an, zu dem eine Streichergruppe musiziert. Beim späteren bunten Teil kann zu den Klängen der Big-Band des Werksorchesters getanzt werden. Dazwischen gibt es Programm-Einlagen der Sängerin Margarita Cantero aus der Karibik und des Starparodisten Frank Raimond. Ende der Feier um 22 Uhr.

OPEL-VORTRAGSREIHE

Rund um die Welt

Sechs Abende mit wieder interessanten Themen im ersten Teil der Opel-Vortragsreihe des Winterhalbjahres 1982/83.

Dienstag, 12. Oktober 1982

Maximilian Kütke

„Im wilden Westen Kanadas“

Farbbildbericht über eine Fahrt durch den schönsten, aber auch „wildesten“ Teil Kanadas.

Dienstag, 19. Oktober 1982

Michael Welder

„Kubanische Impressionen“

Farbbildbericht über die „Rote Tropeninsel“ in der Karibik.

Dienstag, 2. November 1982

Albert Wilmes

„Abenteuer Philippinen“

Farbbildbericht über eine interessante Fernostreise.

Dienstag, 9. November 1982

Hans Patzelt

„Reise mit dem Traumschiff“

Farbbildbericht über eine farbenprächtige Mittelmeer-Schiffsreise mit einem der „Traumschiffe“.

Dienstag, 16. November 1982

Wolfgang Schiemann

„Im Lande der Berber“

Leicavisjon über Menschen und Landschaften Marokkos.

Dienstag, 23. November 1982

Fritz Kortler

„Afrikanische Robinsonade“

Spannender Bericht über eine ungewöhnliche Ein-Mann-Expedition durch Urwald und Steppe.

Alle Vorträge um 20 Uhr in der Stadthalle Rüsselsheim. – Eintritt frei. – Einzelheiten auf den Werksanschlagen. – Änderungen vorbehalten.

Zitat

„Überprüfe Deine Spannschrauben und die dazugehörigen Muttern...“

Aus einer Sicherheitsbelehrung im Bau K 40.

25 Werksportale

Bei den organisatorischen Vorarbeiten für die Ausgabe der OPEL POST an den Werkstoren jetzt auch in unserem Rüsselsheimer Werk ergab sich unter anderem, daß es hier 25 Portale und Ausgänge mit unterschiedlicher Frequentierung gibt.

Die meisten der am Tage der Zählung registrierten Mitarbeiter passierten das Portal 45 (Opel-Bahnhof): genau waren es 8.649, gefolgt von den Portalen 60 (3.316), D 24 (2.999), dem Hauptportal (2.780) und N 20 Süd (1.191). Die niedrigste Zahl wurde am Portal K 80 ermittelt: 117 Mitarbeiter.



Im August wurde die OPEL POST erstmals auch in Rüsselsheim an den Portalen ausgelegt – wie schon vorher in Bochum und Kaiserslautern. An den 25 Werkstoren und Ausgängen stehen am Ausgabetag gelbe Zeitungsstände. An den großen Portalen sind es zwei, drei oder vier Doppelstände, um eine reibungslose Abwicklung zu gewährleisten (Bild). In diesem Zusammenhang erneut der Hinweis, daß Mitarbeiter, die an den Ausgabestellen wegen Krankheit, Urlaub usw. nicht im Betrieb sind, die Zeitung auch noch später in der BKK oder in der Redaktion erhalten können.

AUS 39 LÄNDERN

Ausländische Werksangehörige

Immer wieder wird im Zusammenhang mit der Belegschaftszahl auch nach dem Stand der Ausländerbeschäftigung in unserem Rüsselsheimer Werk gefragt. Nach jüngsten Zählungen sind es 7.891 ausländische Werksangehörige, davon 594 Frauen. Sie repräsentieren 39 Nationen, in alphabetischer Reihenfolge von Algerien bis Zypern. Die größte Gruppe stellen nach wie vor die Türken (3.794), gefolgt von den Italienern (1.100), den Marokka-

nern (851), den Griechen (774), den Spaniern (651) und den Jugoslawen (286).

Andere Nationalitäten sind mit Gruppen von 2 (Ukraine) bis 98 (Tunesien) vertreten, während „nur“ jeweils ein einziger Mitarbeiter aus Argentinien, Belgien, Chile, Dänemark, Indonesien, Irak, Iran, Kanada, Peru, Philippinen, Rumänien und Zypern im Werk Rüsselsheim arbeitet.

Gäste aus Bochum im Werk

Hohen Besuch hatte am 7. September unser Rüsselsheimer Werk: Bochums Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck, Oberstadtdirektor Herbert Jahofer, Wirtschaftsdezernent Dr. Johannes

mens und die Zukunftserwartungen zu führen. Am gemeinsamen Mittagessen nahm auch Rüsselsheims Oberbürgermeister Norbert Winterstein teil.



Bochums Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck (rechts) wird von Generaldirektor Ferdinand Beickler begrüßt.

Freimuth, der Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Bochum, Klaus-Jürgen Schilling, Vertreter der SPD- und CDU-Fraktionen sowie weitere Begleiter kamen nach Rüsselsheim, um hier verschiedene Werksbereiche zu besichtigen und Gespräche mit Vertretern der Firma über aktuelle Fragen und Probleme, hauptsächlich über die Lage des Unterneh-

Design, PEK mit Sicherheitszentrum und die neue Lackiererei stießen während der Werksrundfahrt auf das besondere Interesse der Bochumer Gäste. An den Gesprächen und Führungen nahmen seitens des Unternehmens u. a. teil: der Vorsitzende des Vorstandes, Ferdinand Beickler, die Vorstandsmitglieder Friedrich W. Lohr, Hans Wilhelm Gäb und Dr. Walter Schlotfeldt, der Leiter der Fahrzeugfertigung und Zusammenbau-Werke, Theodor R. Faber, der Leiter der Bochumer Werke, Walter Pihan, der stellvertretende Comptroller Betriebsanalysen, Dr. Friedhelm Ostheide, sowie Wilbert Majer, Beauftragter des Vorstandes für Beziehungen zu Regierung und Industrie.



Im Sicherheitszentrum der PEK.



HUNDESTAFFEL

Treue Wächter bei Tag und Nacht

Sie sind Tag und Nacht im Dienst, ihr Einsatzgebiet ist das Rüsselsheimer Werk und unser Prüffeld Dudenhofen mit seinem zum Teil sehr unübersichtlichen, mit Wald und Buschwerk bewachsenem Gelände. Die Rede ist von den 15 Diensthunden unserer Hundestaffel, die mit ihren Führern im Außenstreifenbereich rund um die Uhr die Wagenabstellplätze, Gebäude und Produktionsanlagen sowie das Prüffeld bewachen.

Besondere Anforderungen

Die zehn Schäferhund-Rüden in Rüsselsheim und die fünf in Dudenhofen

und die der Hund bei der Schutzhundprüfung erfüllen muß.

Wichtig: absoluter Gehorsam

Grundvoraussetzung für einen Schutzhund ist der absolute Gehorsam in jeder Situation, denn sein Hundeführer muß sich jederzeit – vor allem bei plötzlicher Gefahr – auf ihn verlassen können. Der Hund muß auf Kommando bei Fuß gehen, sitzen oder sich legen; er darf sich auch nicht durch Personen oder Geräusche ablenken lassen – nicht zuletzt durch Schüsse. Geübt wird außerdem das Stellen, Verbellen und das harte Zufassen bei

Wichtigste Voraussetzung für einen Schutzhund ist absoluter Gehorsam, dazu gehört die Leinenführigkeit, das heißt, der Hund muß angeleint „bei Fuß“ gehen. Auf unserem Bild oben (von links) die Hundeführer Willi Feigel, Hubert Hörst und Friedhelm Schöps.

den täglichen Einsatz der Hunde. Besonders während des Streifenganges in der Spät- und Nachtschicht kann es zu nicht vorhersehbaren Zwischenfällen kommen. Die langen Außenzäune, die unser über 2,5 Millionen m² umfassendes Rüsselsheimer Werksgelände umschließen, müssen laufend kontrolliert werden. Eindringlinge würden sofort von den Hunden gewittert und gestellt. Die Tiere helfen so mit, unser Werk und seine Einrichtungen zu bewachen, aber auch für Schutz und Sicherheit der Streife gehenden Werkschutzleute sind sie unentbehrlich; man denke nur an die nachts menschenleeren riesigen Wagenabstellplätze am K 100, an die Verladeeinrichtungen am Opel-Bahnhof oder einfach nur an die verlassen Werkstraßen mit den vielen unübersichtlichen Toreinfahrten und Durchgängen. (Die Bilder zu unserem Bericht wurden während einer Trainingsstunde auf dem Übungsplatz der Hundestaffel in unserem Rüsselsheimer Werk aufgenommen.) Kr.



Spürsinn ist hier alles: Schäferhund Falk mit Werkschutz-Mitarbeiter Walter Hass bei der Fährtsuche im Gelände.

gehören zur Hundestaffel der Abteilung Werkschutz. Allen drei Wachzügen sind jeweils drei ständige und zwei Ersatzhundeführer zugeteilt. Jeder Diensthundeführer versorgt seinen Hund selber, ist für Fütterung und Pflege allein verantwortlich. Dagegen werden die Tiere gemeinsam ausgebildet und trainiert, dabei haben sie viel zu lernen. An einen Schutzhund müssen – damit er sich im Ernstfall bewähren kann – besondere Anforderungen gestellt werden, die in einem Leistungskatalog genau festgelegt sind



In voller Aktion: Schutzhund Ingo beim Stellen und Verbellen eines Scheintäters.

einem Überfall sowie die Verfolgung eines Verdächtigen, die sogenannte lange Flucht. Sehr wichtig ist auch die Fährtenarbeit. Zu Übungszwecken wird dabei ein Gegenstand – zum Beispiel ein Handschuh – ausgelegt. Der Hund muß die Fährte aufnehmen und sie möglichst schnell und konzentriert bis zum Auffinden des Gegenstandes verfolgen.

Schutz und Sicherheit

Die Beherrschung dieser Aufgaben und das ständige Training sind wichtig für



Auch die Überwindung einer 1,85 m hohen Kletterwand gehört zum Ausbildungsprogramm unserer Schutzhunde.

NEUENTWICKLUNG

Fünfgang-Getriebe

Eine weitere Verbesserung der Kraftstoff-Ökonomie ermöglicht das neue Fünfgang-Getriebe, das als Sonderausstattung für die 1,6 S- und 1,6 D-Motoren erhältlich ist und mit dem die sportlichen 1,6 SR-Modelle jetzt serienmäßig ausgerüstet sind. (Siehe auch den Text „Modellpflege“ auf Seite 2 dieser Ausgabe.) Der Modellpreis erhöht sich dadurch um DM 385,-

Bei dieser Neuentwicklung wählten unsere Konstrukteure nicht den einfachen Weg der Ankopplung eines zusätzlichen Sparganges an ein vorhandenes Viergang-Getriebe, sondern entwickelten längere Übersetzungen für alle fünf Gangstufen.

Dies bringt drehzahlreduziertes und somit sparsameres wie auch geräuschärmeres Fahren in allen Gängen. Spürbare Kraftstoffeinsparungen lassen sich dadurch bei Langstreckenfahrten ebenso wie im verbrauchintensiven Stadtverkehr erreichen. (In der Serie „Kfz-Technik“ werden demnächst die technischen Einzelheiten des Fünfgang-Getriebes behandelt.)

PEK: KFZ-TECHNIK

Der Stoßdämpfer im PKW

Wer hat es nicht schon einmal auf unseren Autobahnen beobachten können, das tanzende und springende Rad eines meist älteren Pkw's? Was auf den ersten Blick recht lustig aussieht, hat jedoch einen ernstesten Hintergrund. Denn sich dermaßen verhaltende Räder haben kurzzeitig keinen Bodenkontakt mehr – und das kann unter Umständen sehr gefährlich werden. Ausreichender Bodenkontakt ist nun einmal unerlässlich für die Fahrsicherheit und damit für die Sicherheit der Fahrzeuginsassen. Die Ursache für den beschriebenen Vorgang ist meistens ein defekter Stoßdämpfer. Viele Pkw-Besitzer haben zwar schon etwas von Stoßdämpfern gehört, Aufgaben oder Wirkungsweise dieses wichtigen Aggregats sind jedoch weitgehend unbekannt. Deshalb diesmal Einzelheiten darüber in unserer Serie „Kfz-Technik“.

Zur Erzielung eines guten Federungskomforts wird bei den modernen Fahrzeugen der Aufbau (Karosserie) mittels einer Federung auf den Achsen und diese wieder über die Räder auf den federnden Reifen gelagert (Abbildung). Zur Federung werden überwiegend Stahlfedern, aber auch Luftfeder-elemente oder hydropneumatische Federelemente verwendet. Fährt nun ein Pkw über eine unebene Straße, so werden die Achsen über die Reifen und der Aufbau über die Fahrzeugfederung zum Schwingen gebracht. Unangenehme Stöße, die von Fahrbahnunebenheiten herrühren, werden dadurch weitgehend vermieden, und es wird bei intakten Stoßdämpfern ein Optimum an Federungskomfort und Fahrsicherheit erreicht.

Um die erzeugten Schwingungen der Achsen und des Aufbaues in Grenzen zu halten, müssen sie gedämpft werden. Als am wirkungsvollsten hat sich seit etlichen Jahren der hydraulische Stoßdämpfer erwiesen. Diese Bezeichnung ist eigentlich irreführend, richtiger müßte es „Schwingungsdämpfer“ heißen, denn es werden keine Stöße, sondern Schwingungen gedämpft. Der Begriff „Stoßdämpfer“ hat sich aber im allgemeinen technischen Sprachgebrauch durchgesetzt, so daß man ihn weiterhin verwendet. Defekte Stoßdämpfer beeinträchtigen in erheblichem Maße den Fahrkomfort, da es nicht nur empfindlichen Passagieren durch den stark schwingenden Fahrzeugaufbau übel werden kann (Seekrankheit-Effekt), es kann auch durch die springenden Räder und den dadurch bedingten mangelnden Bodenkontakt zu gefährlichen Situationen kommen. Besonders bei Kurvenfahrt können versetzende Räder eines Pkw den Fahrer in Schwierigkeiten bringen, da das Fahrzeug überraschend aus der Spur bricht, was schwere Unfälle zur Folge haben kann.

Der Stoßdämpfer ist in der Regel mit

einem Ende (Kolbenstange) am Aufbau und dem anderen Ende (Dämpferrohr) an der Achse (Lenker, Rad) befestigt. Bei jeder durch Fahrbahnunebenheiten verursachten Auf- und Abbewegung des Aufbaues oder der Räder wird der Stoßdämpfer entweder auseinandergezogen (Ausfederung) oder zusammengedrückt (Einfederung). Dabei wird ein an der Kolbenstange befestigter Kolben in einem mit Öl gefüllten Rohr durch die Hubbewegungen der Achse oder des Aufbaues hin- und herbewegt. Gleichzeitig strömt Öl durch ventilbestückte Durchlaßbohrungen. Je nach Auslegung der Ventile und der Bohrungen (Härte der Ventilefedern, Durchmesser der Bohrungen) entsteht ein definierter Strömungswiderstand, der den Stoßdämpfer als „hart“ (zum Beispiel für Sporteinsätze) oder „weich“ (zum Beispiel für Komfortlimousinen) erscheinen läßt.

Die Dämpfungskräfte für die Zugdämpfung werden im Kolben und die für die Druckdämpfung überwiegend im Bodenventilkörper erzeugt. Ihre Größe ist abhängig von der Geschwindigkeit, mit der Kolbenstange und Kolben im Druckzylinder hin- und herbewegt werden. Das heißt, je schneller Aufbau oder Achse, von der Fahrbahnoberfläche angeregt, vertikal schwingen wollen, um so größer ist die erzeugte Dämpfungskraft im Stoßdämpfer, also der Widerstand gegen das Schwingen.

Der Wirkungsablauf innerhalb eines Stoßdämpfers konnte im Rahmen dieses Artikels natürlich nur in vereinfachter und verkürzter Form dargestellt werden, in der Praxis gestaltet sich alles wesentlich komplizierter. In einem späteren Beitrag soll auf weitere Punkte, die mit den Stoßdämpfern zusammenhängen, wie zum Beispiel Stoßdämpfer-Prüfung, Ausfallursachen und verschiedene Bauarten, noch näher eingegangen werden. H.R.

Vereinfachte Darstellung von Aufbau/Achsen und Federn eines Pkw.

