

OPEL POST



BERICHTE UND INFORMATIONEN AUS DEM UNTERNEHMEN

ABGASFREIE AUTOMOBILE

Vorbereitungen angelaufen

Das Unternehmen wird in den nächsten Jahren 500 Millionen Mark investieren, um personell und baulich die notwendigen Vorkehrungen für die Einführung von abgasfreien Automobilen mit eingebauten Katalysatoren treffen zu können. Das betonte kürzlich PEK-Direktor Friedrich W. Lohr.

Bereits jetzt, so das Vorstandsmitglied, würden zusätzlich etwa 200 Mitarbeiter eingestellt, davon allein rund 100 Entwicklungs- und Versuchsingenieure. Die anderen notwendigen Kräfte sollen weitgehend aus den eigenen Reihen mit den neuen Aufgaben betraut werden. Diese Entwicklung macht es erforderlich, den Trakt N 23 im PEK-Bereich um zwei Stockwerke aufzustocken, außerdem soll ein

weiterer Bau von etwa 1350 Quadratmetern errichtet werden; auch weitere Motoren-Prüfstände sind vorgesehen.

In diesem Zusammenhang betonte Lohr, zahlreiche Probleme seien noch nicht gelöst, so die endgültigen Ursachen des sauren Regens oder die einheitliche Regelung in der Europäischen Gemeinschaft.

Als Vorteil für uns sieht es der PEK-Direktor, daß die Firma auf die Erfahrungen der GM-Ingenieure zurückgreifen könne. In den USA sei nämlich die Umstellung der Autos bereits weitgehend vollzogen. Ein intensiver Erfahrungsaustausch zwischen unseren Ingenieuren und denen von General Motors würde schon seit längerer Zeit bestehen. (Siehe auch Seite 6.)



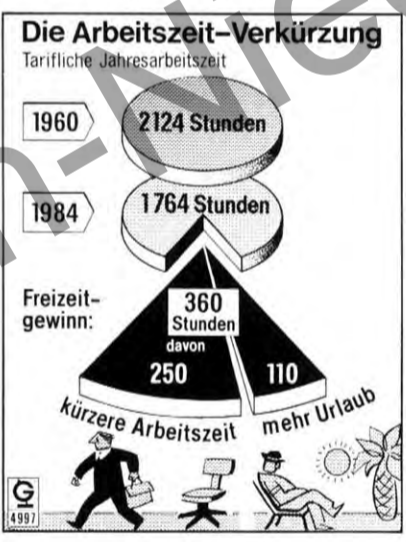
Gipfelstürmer: unser Kadett auf der Großglockner-Hochalpenstraße in Österreich. Apropos Kadett – er ist nicht umsonst der meistverkaufte Benziner in der Bundesrepublik. Das hat er seiner sprichwörtlichen Zuverlässigkeit und Modellvielfalt zu verdanken. Unter 20 Modellvarianten – von der zweitürigen Limousine bis zum fünftürigen Kadett Voyage Berlina – findet sich für jeden Anspruch das passende Modell, neuerdings auch als Lieferwagen.

10.000 Teile = ein Opel



Die Karosserie ist fertig lackiert, jetzt ist die Innenausstattung an der Reihe: Lenkung, Pedale, Sitze, Instrumente und vieles andere mehr werden in der Fertigmontage eingebaut. Dann beginnt die letzte Runde in der Endmontage: Der Motor mit dem Getriebe und das Fahrwerk kommen heran, von oben senkt sich die Karosserie herab. Flinke Hände fügen alles zusammen. Druckluftwerkzeuge zischen. Später werden die Räder montiert, die Batterie eingebaut. Zum Schluß wird getankt – das Auto ist fertig, fährt mit eigener Kraft vom Band. Rund 10.000 Einzelteile sind montiert worden. Erste Probefahrt auf dem Rollenprüfstand. Anschließend volles Prüfprogramm: unter anderem Abgaswerte messen, Vergaser feineinstellen. Nach dem Zufallsprinzip werden Wagen herausgegriffen und einer zusätzlichen 250-Punkte-Kontrolle unterzogen. Jetzt kann die Reise zum Kunden beginnen. Kunden im In- und Ausland warten auf ihren Opel.

Ein großer Augenblick: die „Hochzeit“. Fahrwerk und Karosserie werden hier vereinigt (Bild oben). – Rädermontage mit Schnellschraubern (Mitte). – Letzter prüfender Blick unter die Motorhaube (unteres Bild).



40 Prozent des Jahres arbeitsfrei

Längst nicht alle bei Tarifverhandlungen erreichten Vorteile schlagen sich auf dem Konto nieder. Insbesondere nicht der Gewinn an Freizeit durch Arbeitszeitverkürzung. Gerade dieses Plus, das im letzten Vierteljahrhundert ganz beträchtlich zählte, war aber für viele Arbeitnehmer das angenehmste.

Zwischen 1960 und 1984 sank die tarifliche Jahresarbeitszeit von 2.124 auf 1.764 Stunden. Das ist ein Minus von 360 Stunden. Am meisten wog dabei die Verkürzung der Wochenarbeitszeit von 45 auf 40 Stunden; sie allein brachte 250 Stunden mehr Freizeit im Jahr. Die Verlängerung des Jahresurlaubs fügte noch einmal 110 Stunden hinzu.

Anders ausgedrückt: 1960 verbrachte jeder Beschäftigte im Durchschnitt 252 Tage des Jahres an seinem Arbeitsplatz; heute hat das Jahr nur noch 220 Arbeitstage. Die übrigen 146 Tage – das sind 40 Prozent eines Jahres – sind arbeitsfrei. Globus

AUTO UND FORTSCHRITT

Wie soll es weitergehen?

Für viele Menschen hat der technische Fortschritt ein doppeltes Gesicht: Faszination einerseits, unbestimmte Ängste und Unsicherheiten andererseits. Diese zwiespältige Haltung zur Technik ist keine Erfindung unserer Zeit. Sie wurde schon sichtbar, als die ersten mechanischen Webstühle aufkamen oder die ersten Eisenbahnen mit der damals atemberaubenden Geschwindigkeit von 20 – 30 km/h dahinbrausten. Und schon vor fast 200 Jahren prophezeite der Engländer Malthus, daß die Nahrungsmittel für die wachsende Bevölkerung nicht mehr ausreichen würden, weil er sich nicht vorstellen konnte, daß durch den technischen Fortschritt eine so enorme Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion möglich sein würde, wie wir sie heute erleben.

Das Auto – ein Symbol
In seiner über hundertjährigen Geschichte ist das Auto Symbol und Träger des technischen Fortschritts zugleich. Seine Entwicklung vom fauchenden „Stinkkarren“ (Kaiser Wilhelm II.) zur Luxuskarosse, die nur wenigen vorbehalten war, bis zum unentbehrlichen und beliebtesten Verkehrsmittel unserer Zeit, ist eine Entwicklung in vielen technisch-sensationellen, aber auch unauffälligen Schritten. Ein Beispiel: Bis zum Jahr 2.000 werden in der Bundesrepublik wahrscheinlich 30 Millionen Pkw rollen; aber sie werden insgesamt weniger Benzin verbrauchen als die heute zugelassenen rund 25 Millionen.

Niedrigerer Verbrauch
Wurden 1980 noch rund 25 Millionen Tonnen Benzin und Dieseltreibstoff verbraucht, so schätzen die Experten den Gesamtverbrauch im Jahre 2.000 auf knapp 21 Millionen Tonnen. Erdöl ist knapp und teuer. Wieviel Kraftstoff ein Auto verbraucht, hängt von vielen Faktoren ab. Obwohl der Kraftstoffverbrauch in der Bundesrepublik im internationalen Vergleich sehr niedrig ist, konnte seit Anfang der siebziger Jahre der Durchschnittsverbrauch der deutschen Personenkraftwagen um etwa 20 Prozent gesenkt werden.

Motor der Entwicklung
Bahnbrechende technische Neuerungen sind der Motor der wirtschaftlichen Entwicklung und des wachsenden Lebensstandards in den Industrienationen. Die Erfindung des Dampfschiffs, der Eisenbahn und des Telegraphen standen am Anfang des industriellen Zeitalters, und jede seiner Etappen war begleitet von strukturellen Veränderungen, individuellen Problemen und Ängsten. Und zu allen Zeiten haben sich die Menschen die Frage gestellt: Wie soll es weitergehen? Doch es ging immer wieder weiter! Die technische Entwicklung ist ein kontinuierlicher Prozeß, der nie abgeschlossen ist. Der erreichte technische Stand von heute ist Ausgangspunkt für neue Forschungen und Entwicklungen (siehe dazu auch Seite 8).

LCD-TECHNOLOGIE

Neue Flüssigkristall-Anzeigen

Seit Anfang Februar führt das Unternehmen als erster deutscher Hersteller farbige Flüssigkristall-Anzeigen („LCD“ = „Liquid Crystal Display“) in der Armaturentafel ein und stattdessen damit vorerst seine Flaggschiffe Senator CD und Monza GSE aus. Diese moderne Informations-Technologie bietet neue Möglichkeiten für praxisgerechte Formgestaltung und optimale Platzierung im Blickfeld des Fahrers. Darüber hinaus erhöht LCD die Sicherheit durch äußerst präzise und spontan erfaßte Information. Die Firma wählte eine konzeptionelle Lösung, die den Fahrer nicht ablenkt: Nur die wirklich notwendigen Signale erscheinen auf der Anzeigentafel.

fung, attraktive und deutliche Signalfarben, weitgehend verschleißfrei, da keine beweglichen Teile. Das meistgenutzte Informations-Instrument ist für den Autofahrer die Geschwindigkeitsanzeige. Beim neuen digitalen Tachometer erfährt er exakt und auf einen Blick das gerade gefahrene Tempo. Außerdem sind die Ziffern im Gegensatz zu jenen auf herkömmlichen Tachometern so groß, daß sie auch Träger von Lesebrillen (Weitsichtigkeit) leicht ohne Brille ablesen können.

Darüber hinaus informieren herkömmliche Kontroll-Leuchten über die Funktionstüchtigkeit weiterer Systeme, wie zu Beispiel Standlicht,



Die neue LCD-Technik bietet etliche Vorteile gegenüber herkömmlichen Anzeigen. Die wichtigsten sind: klare, übersichtliche Fahrerinformation, gute Ablesbarkeit bei Tag und Nacht, Systemsicherheit durch Selbstüberprü-

Fernlicht, Blinker links und rechts, Warnblinkanlage, Handbremse, Bremsflüssigkeit, ABS, Anhängerblinker und Kupplungsverschleißanzeige (Schaltgetriebe).

AB MAI 1984

Rekord-Turbo-Diesel

Moderne Motoren-Technologie, ein sehr geringer Kraftstoffverbrauch, eine drehmomentstarke Charakteristik sowie hohe Fahrleistungen kennzeichnen den neuen Rekord Turbo-Diesel, der ab Mai unsere Modellpalette ergänzen wird. Das 2,3-Liter-Triebwerk ist mit einem KKK-Turbolader ausgerüstet und leistet 63 kW/86 PS bei 4.200 min⁻¹. Das höchste Drehmoment von 189 Nm stellt sich bereits bei 2.000 min⁻¹ ein. Der Rekord beschleunigt mit diesem Motor in 15,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 168 km/h. Bei konstant 90 km/h begnügt sich der Turbo-Diesel mit 5,4 Litern, bei 120 km/h mit 7,5 Litern und im Stadtverkehr mit 7,9 Litern Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer (nach DIN). Über die endgültige Preisempfehlung ist noch nicht abschließend entschieden.

Das neue Turbo-Diesel-Aggregat basiert auf dem bewährten 2,3-Liter-Dieselmotor des Rekord mit 52 kW/71 PS Leistung, der auch weiterhin im Programm bleibt. Sichtbare Unterschiede konzentrieren sich vor allem auf das neue Saugrohr mit separatem Luftfilter, den mit Kühlrippen versehenen Auslaßkrümmer mit dem daran angeschlossenen Turboverdichter, den zusätzlichen Öl-Feinfilter für den Lader sowie den Ölkühler im rechten vorderen Radkasten. Die Vakuumpumpe zur Bremskraftunterstützung stellt jetzt eine Einheit mit dem Generator dar, so daß der separate Riemenantrieb entfällt. Motorblock und Zylinderkopf wirken äußerlich kaum verändert, wurden jedoch insgesamt der höheren mechanischen und thermischen Beanspruchung angepaßt.

Jetzt ein neues 5-Gang-Getriebe

Für souveräne Spurtkraft und Elastizität sorgt ein neues, kürzer abgestuftes Fünfgang-Getriebe, mit dem das Unternehmen jetzt den Kadett GTE sowie den Ascona SR und Ascona SR/E serienmäßig ausrustet. Vor allem das deutlich gesteigerte Beschleunigungsvermögen in den oberen Gängen gewährleistet zusätzliche Reserven bei Überholvorgängen oder an Steigungen. Mit diesem „kürzer“ aus-

gelegten Getriebe wird dem Wunsch jener Autofahrer entsprochen, die von ihrer agilen Kompaktlimousine ein Höchstmaß an Fahrdynamik und Sprintstärke fordern. Alle drei Modelle erzielen ihre Spitzengeschwindigkeiten jetzt nicht mehr im vierten, sondern im fünften Gang. (Einzelheiten im Prospekt.)



Deutsche Rallye-Meisterschaft '84

Einige Skepsis plagte vor dem Auftakt der Deutschen Rallyemeisterschaft 1984 am 24. Februar Opel-Werksfahrer Erwin Weber. Vor kurzem ernannte die oberste nationale Motorsportbehörde ONS den mit drei Siegen erfolgreichsten Fahrer der zurückliegenden nationalen Saison 1983 auch zum Deutschen Meister 1983; jetzt hofft der 25jährige Student aus Neufahrn bei München, daß ihm das Los seiner Vorgänger erspart bleibt, die bei der Titelverteidigung nicht viel Glück hatten. Zuletzt gelang es 1979 Reinhard Hainbach, dem heutigen

ANDERE MEINEN Neue Technologien sichern Arbeit

„Die verbreitete Vorstellung, neue Technologien beschleunigten die Arbeitslosigkeit, ist auch nach dem Eingeständnis des Präsidenten des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW) in Berlin, Professor Hans-Jürgen Krupp, nicht haltbar. (Krupp war im Falle eines Wahlsieges der SPD am 6. März 1983 als Bundeswirtschaftsminister vorgesehen.)

Selbst die Mitarbeiter des eigenen Institutes seien vom Ergebnis ihrer Strukturanalyse überrascht gewesen, bekannte Krupp. Die Untersuchung, ein Teil der Strukturberichterstattung, hat ergeben, daß wachsende Arbeitslosigkeit und zunehmende Produktivität nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang zu bringen seien. Vielmehr habe sich eine umgekehrte Wechselwirkung ergeben: In den vergangenen zehn Jahren waren die Arbeitsplätze vor allem dort gefährdet, wo nicht produktiv genug gearbeitet, das heißt zu wenig modernisiert wurde.

Krupp: Die DIW-Untersuchung quer durch 60 Branchen habe die Vorstellung, das Entlassungstempo werde durch die technische Entwicklung beschleunigt, nicht bestätigt. Deswegen seien manche Urteile, die man bisher aus gesamtwirtschaftlicher Analyse traf, zu revidieren. Der Strukturwandel der deutschen Wirtschaft biete ein statistisch vernünftiges Bild... Aus: WELT

AUTOMOBILSALON GENÈVE

Viele Ausstellungsbonbons

Der 54. Genfer Automobilsalon vom 1. bis 11. März stand für Opel und seine Schwestergesellschaft Vauxhall im Zeichen einer zunehmend erfolgreichen Absatzentwicklung in Europa, die sich auch zu Beginn dieses Jahres fortgesetzt hat. Sein Debüt gab in Genf der neue Rekord Turbo-Diesel, der die Opel-Modellpalette ab Mai ergänzt (siehe an anderer Stelle). Weitere Ausstellungsbonbons waren: Die neue LCD-Technologie für Senator CD und Monza GSE, der sportliche Corsa Sprint Gruppe B mit 1,3-Liter-Doppelvergasermotor, zwei exklusive Ascona-Cabriolets der Opel-Vertragshändler Häusler in München und Keinath in Dettingen, der bei der Marathon-Rallye von Paris nach Dakar erfolgreiche Manta 400, die prominente Kreativstudie Opel Junior, eine Straßenversion des Corsa Sprint mit 1,3-Liter-Einspritzmotor (auf dem Irmscher-Stand) sowie das neue Fünfgang-Konzept für Kadett GTE, Ascona SR und Ascona SR/E.

Chef des Deutschen-Opel-Teams, die ein Jahr zuvor erkämpfte Meisterschaft zu behaupten.

Verantwortlich für alle Rallyeeinsätze von Erwin Weber und seinem Ludwigshafener Beifahrer Gunter Wanger ist 1984 das Opel-Euro-Team unter Leitung von Jochen Berger. Der 37jährige, der 1974 Walter Röhl als Beifahrer zum Europameistertitel und 1982 als Teammanager zum WM-Sieg führte, fördert Erwin Weber seit seinem Gewinn des Opel-Kadett-Cups 1980. (Auf dem Bild Erwin Weber rechts und sein Beifahrer Gunter Wanger.)

Änderung

Der Aufsichtsrat wird auf seiner Sitzung am 27. März u. a. darüber beschließen, ob D. Michael Ross, bisher Gesamtwerkleiter der Fisher Body Division, die Nachfolge von David D. Campbell, Mitglied des Vorstands und Exekutiv-Direktor für Fertigung und Zusammenbauwerke, Pkw-Europa, antritt. — D. D. Campbell wurde die Position des Group Director, Operations, der Chevrolet-Pontiac- und GM of Canada-Gruppe angeboten. (Siehe auch die nächste Ausgabe.)

W-Jahres-Veranstaltungen

Über die Jahresveranstaltungen des Vorschlagswesens in Rüsselsheim am 12. März und in Kaiserslautern am 15. März berichten wir in der nächsten Ausgabe. Höhepunkt der Feierstunden war wieder die Ehrung der Sie-

gerabteilungen des Wettbewerbes 1983. Mit 49.980 Vorschlägen in den drei Werken erreichte das Vorschlagswesen im vergangenen Jahr bekanntlich einen Höchststand. Erfreulich dabei, daß 1983 die Höchstprämie 21 mal ausgezahlt werden konnte. (Siehe dazu auch die letzte Ausgabe sowie den Bericht über die bereits stattgefundenen VV-Veranstaltung in Bochum auf Seite 4.)

OPEL-FILM

Preisgekrönt

Bekanntlich werden in unseren beiden Ausleihstellen der Werkbücherei in Rüsselsheim sowie in den Sozialabteilungen der Werke Bochum und Kaiserslautern zur Zeit 8 OPEL-Filme an Werksangehörige ausgeliehen. Einer der Filme, der Streifen „Kraft aus vier Takten“, wurde kürzlich von der Filmbewertungsstelle in Wiesbaden ausgezeichnet und erhielt das Prädikat „Besonders wertvoll“.

Eine Million Kadett-Caravan

Das Unternehmen hat im Februar den einmillionsten Wagen seiner Kadett Caravan-Baureihe ausgeliefert. Rund 15 Prozent Produktions-Anteil an der gesamten Kadett-Fertigung dokumentieren die wachsende Beliebtheit der Caravan-Version: Noch vor fünf Jahren hatte der Anteil erst bei 11,7 Prozent gelegen und war dann kontinuierlich angestiegen. Heute ist dieser Wagen einer der beiden meistverkauften Kombis in Deutschland.



Unser Rüsselsheimer Mitarbeiter Karl Luley, Fertig-Montage K 40, brachte uns diesen Schnappschuß kürzlich von einer DDR-Reise mit. Mit viel Liebe und Sachverstand hat sich sein Bekannter, Heino Kirbst aus Stieglitz bei Naumburg (Bild), diesen alten Opel aus Einzelteilen des 1,2 Liter-Opel und des P 4 aufgebaut. Das Fahrzeug ist abgenommen und für den Straßenverkehr zugelassen. Die Karosserie des 1,2 Liter stammt etwa aus dem Jahre 1935, die Kühlermaske von dem etwas jüngeren P 4, nur die Stoßstange ist kein Original Opel-Teil. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt immerhin noch 60 km/h.





Die Produktion muß „geprobt“ werden: Begutachtung des Zusammenbaues Front an der Kontrollvorrichtung des Pilotbandes durch Obermeister Walter Grimm, Inspektion, Inspektor Erich Breuer sowie Mitarbeiter Rudolf Daum, Produktionsvorbereitung-Zusammenbau (von links).

DAS PILOTPROGRAMM

„Probe“ für die Serienproduktion

„Qualität ist oberstes Gebot“ war die Titelzeile eines längeren Beitrages in Ausgabe 6/83, in dem auf die Anstrengungen aller Bereiche unseres Unternehmens unter besonderer Berücksichtigung des der „Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion“ eingegangen wurde, dieses hohe Ziel zu erreichen. Qualität – das weiß jeder – spielt im immer härter werdenden Konkurrenzkampf eine entscheidende Rolle. Einzelheiten konnten in dem Grundsatzartikel aus Platzgründen nicht behandelt werden. Dazu gehören auch das Pilot- und das Vorproduktionsprogramm; auf beide Programme wird in dem folgenden Beitrag eingegangen.

Um vom ersten Tag der Produktion eines neuen Modells die Wagen in gleichbleibend hoher Qualität auf den Markt zu bringen, müssen dem berühmten Tag „X“, dem Tag des Produktionsbeginns, umfangreiche Vorbereitungen vorausgehen. Die Serienproduktion muß im wahrsten Sinne



Entsprechend dem Operationsplan wird mit der Punktschweißzange die A-Säule der Karosserie durch Mitarbeiter Hermann Eckert (links) geschweißt. Neben ihm Meister Werner Schnur, Produktion Gerippebau, und Mitarbeiter Rudolf Daum.

des Wortes „geprobt“ werden, und zwar auf einem Spezialband, dem Pilotband – einer kompletten separaten Produktionseinrichtung im kleinen.

Erfahrungen sammeln

Die Arbeit an der Pilotlinie, die sich für alle Modelle in unserem Werk Rüsselsheim befindet, ist Teamarbeit unter Leitung der Produktionsvorbereitung – Zusammenbau (PVZ). Die beteiligten Abteilungen, wie Produktionsvorbereitung, Produktion, Inspektion, PEK und andere entsenden dazu erfahrene Mitarbeiter. Hier soll das Zusammenspiel aller Beteiligten am Band geübt werden, denn alle müssen rechtzeitig Erfahrungen am Produkt sammeln. Ebenso müssen alle Einrichtungen optimal eingestellt beziehungsweise plaziert werden. Auch müssen alle Teile zur rechten Zeit am richtigen Ort sein, damit jeder Handgriff sitzt. Die Produktion muß sich auf den Fertigungsablauf einstellen können. Um es kurz zusammenzufassen: Das Pilotprogramm ist nötig, um Unzulänglichkeiten an Produktionsteilen, Zusammenbauten, Fertigungsmethoden, Einrichtungen, Lehren und Pro-

grammen so rechtzeitig zu erkennen, daß vor Produktionsbeginn Änderungen und qualitative Verbesserungen vorgenommen werden können.

Fehlerquellen entdecken

Das Pilotprogramm beginnt etwa sechs Monate vor Anlauf eines neuen Modells. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen bereits der größte Teil der im Hause gefertigten und die von Lieferanten stammenden Teile geprüft vorliegen. Aus der jetzt anlaufenden Fertigung an der Pilotlinie ergeben sich Erkenntnisse, die gegebenenfalls noch zu Verbesserungen führen können. Mit den geprüften Teilen sowie den Werkzeu-



Mitarbeiter Dieter Krummeck bei einer Schleifoperation an einer Dachkuppe; rechts neben ihm Meister Heinrich Stephan, Produktion-Karosserie-Rohmontage.

gen und Einrichtungen werden die ersten Autos des neuen Typs nach bereits vorliegenden Operationsplänen auf der Pilotlinie zusammengebaut. Aufgabe zum Beispiel des Qualitätsbereiches ist dabei vor allem die Einarbeitung der Inspektoren sowie die letzte maßliche Abstimmung der Karosserie-Teile, das heißt eine Feinabstimmung von Lieferantenteilen zu Hausanfertigungsteilen. Dazu kommt die Erstellung von Prüfplänen, Operationen unter Bedingungen der Serienfertigung, aber auch die Überprüfung des Qualitätskontrollprogramms auf seine Anwendbarkeit in der Produktion sowie die Entdeckung möglicher Fehlerquellen im Produktionsablauf.

Harte Prüffeld-Tests

Die Qualität der Pilotfahrzeuge wird ständig überwacht, und zwar sowohl direkt an der Pilotlinie als auch im Rahmen gezielter Funktionstests. Dazu werden durch Spezialisten der Qualitätsförderung und auch der PEK eine Reihe von Fahrzeugen aus dem Pilotprogramm herausgenommen und ei-

BETRIEBSRATSWAHL 1984

Wählen heißt mitbestimmen!

In den Werken Rüsselsheim und Bochum finden am 20. März Betriebsratswahlen statt. (Im Werk Kaiserslautern waren sie bereits am 8. März.) Über ihre Bedeutung sollte sich jeder Werksangehörige im klaren sein. Ihre Ergebnisse berühren zwar hauptsächlich die Interessen der Arbeitnehmer; aber auch der Arbeitgeber und die Öffentlichkeit beobachten den Ausgang aufmerksam.

Die Wahl ist deshalb so bedeutungsvoll, weil der Einfluß der Arbeitnehmer sich im gesellschaftlichen Kräftefeld im Laufe der Zeit wesentlich erweitert hat. Das Betriebsverfassungsgesetz (BVG) zieht den Rahmen, der von Unternehmensleitung und Betriebsrat betriebspolitisch ausgefüllt werden muß. Ohne ein solches Zusammenwirken auf vertrauensvoller Basis wären keine Erfolge für die Belegschaften möglich. Bei seinen Verhandlungen mit der Geschäftsleitung muß sich der Betriebsrat auf eine breite Basis in der Belegschaft stützen können. Schwache Betriebsräte nützen niemandem. Auch das unterstreicht die Bedeutung der Wahl.

Vielfältige Aufgaben

Gerade am BVG wird die Entwicklung auf sozialpolitischem Gebiet deutlich, in dem unter anderem die schwierigen und vielfältigen Aufgaben der Betriebsräte verankert, aber auch die Grenzen deutlich ge-

macht sind, die ihnen der Gesetzgeber gezogen hat. Der Betriebsrat ist zwar zunächst Interessenvertreter der Belegschaft, aber er muß auch die Interessen des Unternehmens bei seinen Überlegungen und Entscheidungen mit berücksichtigen. Bestimmte Gesetzmäßigkeiten und wirtschaftliche Zusammenhänge lassen sich nicht einfach dadurch auflösen, daß man sie ignoriert. Das wird von manchem Mitarbeiter mitunter übersehen, wenn seine Erwartungen nicht immer erfüllt werden.

Demokratische Pflicht

Ohne die Interessenvertretung der Belegschaften ist soziales Leben in den Betrieben nicht mehr denkbar. Die Institution Betriebsrat hat sich in den Werken unseres Unternehmens im Laufe vieler Amtsperioden bewährt. Es sollte niemandem gleichgültig sein, wen er für geeignet hält, seine Interessen zu vertreten. Wer sich darauf verläßt, daß auch ohne seine Stimme die entsprechende Zahl von Leuten in den Betriebsrat kommt, dem fehlt das Gespür für diesen wichtigen Bereich unserer demokratischen Ordnung. Wer also von seinem Wahlrecht Gebrauch macht, erfüllt nicht nur seine demokratische Pflicht, er leistet auch seinen persönlichen Beitrag zur sozialen Fortentwicklung, erweist sich als aktiver Teil unserer Gesellschaft. Oder anders gesagt: Wählen heißt mitbestimmen! —a—

nem „scharfen“ Test unterzogen. Unter den harten Bedingungen der Qualitätsförderungen werden dabei zum Beispiel auf dem Opel-Prüffeld in drei Schichten, Tag und Nacht, die Pilotwagen über einen Kurs von vielen zehntausend Kilometern gefahren und harten Prüfungen ausgesetzt, um alle Schwachstellen, die sich im Fahrbetrieb am ehesten zeigen, sofort zu erkennen und noch vor Beginn der Vorproduktion zu beseitigen.

Die Vorproduktionsphase

Danach läuft unter Berücksichtigung aller im Pilotprogramm gewonnenen Erkenntnisse und der inzwischen durchgeführten Verbesserungen und Veränderungen auf den Produktionslinien die sogenannte Vorproduktion an. Hier gleichen die Produktions- und Arbeitsbedingungen schon exakt denen der Serie. Während der Vorproduktionsphase sollen folgende Ziele erreicht werden: Überprüfung von Ein-

richtungen und Förderern auf ihre Funktion; optimale Platzierung und Funktionstüchtigkeit von Werkzeugen, Vorrichtungen und Produktionsmaterial am Band; Vertrautmachen des gesamten Produktions-, Instandhaltungs-, Inspektions- und Qualitätskontroll-Personals mit dem neuen Modell; Überprüfung der Richtigkeit der Operations- und Prüfpläne; Klärung eventuell auftretender Probleme am Produktionsband sowie Überprüfung der Effektivität der während der Pilotphase eingeleiteten Maßnahmen.

Stunde der Wahrheit

Auch während der Dauer des Vorproduktionsprogrammes werden immer wieder Qualitätskontrollen, Funktionstests sowie weitere Härtestests einzelner Fahrzeuge über eine Strecke von weiteren zehntausend Kilometern vorgenommen. Sollten sich im Verlauf der Vorproduktion noch Pro-

Fortsetzung auf Seite 6



Bei der Überprüfung der Karosserie-Öffnungen mit entsprechenden Öffnungslehren auf dem Bild Meister Adolf Mauler mit Inspektor Lothar Zielke.



In der Wagenendmontage wird die günstigste Auspuff-Montage „geprobt“. Auf unserem Bild die Mitarbeiter Wolfgang Schneider, Gerhard Hirschen und Obermeister Albert Helfrich.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

VORSCHLAGSWESEN BOCHUM

Bilanz 1983: Sehr gut

Es ist Tradition, daß sich im Werk Bochum Anfang jedes Jahres die Führungskräfte des Werkes zu der Siegerehrung im Abteilungswettbewerb des Vorschlagswesens zusammenfinden. Es zeigt sich immer mehr, daß dieser Wettbewerb einer der Hauptmotivatoren für unser Vorschlagswesen ist.

Mehr als 77 Prozent

Wie bereits bei früheren Veranstaltungen, gab der Leiter des Bochumer Vorschlagswesens, E. Eurich, einen Überblick über das VV-Geschehen im vergangenen Jahr. Er hob hervor, daß durch die Beteiligung von über 77 Prozent aller Bochumer Werksangehörigen an dieser Einrichtung der Nachweis erbracht werden konnte, daß die Mitarbeit am Vorschlagswesen zwar eine Sonderleistung bedeutet, die bei einem positiven Abschluß aber auch mit einem Sonderentgelt in Form von Prämien belohnt wird.

sprach ihnen für die vorbildliche Bearbeitung den besonderen Dank der Geschäftsleitung aus.

Neue Technologien

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen ging er auf die neuen Technologien in der Automobilindustrie ein, die von seiten der Führungskräfte auch in diesen Themenkreis mit einzuziehen seien, wenn es darum gehe, die Mitarbeiter im Jahre 1984 erneut für das Vorschlagswesen zu gewinnen. In jedem Jahr, immer und überall, müßte von allen Mitarbeitern die Chance wahrgenommen werden, durch intensives Überdenken ihrer ausgeführten Arbeit Verbesserungen zu erkennen und einzubringen, um Wirtschaftlichkeit und Qualität zu erhöhen. — Anschließend sprach der Leiter der Zentralplanung Europa, K. Rieger, über neue Technologien in Verbindung mit dem Vorschlagswesen.

Sieger als Vorbilder

Im Anschluß an seine Rede nahm W. Pihan die Siegerehrung im Abteilungswettbewerb vor und beglückwünschte als Sieger des Jahres 1983 die Abteilung Werkzeugbau unter Leitung von G. Rausch. Den 2. Platz erreichte die Abteilung Schnittbau unter Leitung von K. Ochler, und auf dem 3. Platz folgte die Abteilung Karosserie

Gerippe- und Unterzusammenbau unter H. Linnemann. W. Pihan bezeichnete die drei siegreiche Bereiche als Vorbilder, denen man nacheifern sollte. Jeder Vorgesetzte habe die Chance, durch gute Führungsarbeit das Interesse der Mitarbeiter an unserem Unternehmen und damit auch am Vorschlagswesen zu wecken.

E. E.



Die Bewohner unserer Wohnheime Sudbeckenpfad 6 und 8 hatten kürzlich Gelegenheit, sich ausführlich über Steuerrecht und Lohnsteuerjahresausgleich zu informieren. Die Heimleitung hatte dazu Vertreter des Finanzamtes eingeladen. Zwei Finanzbeamte gaben den Heimbewohnern an zwei Informationsnachmittagen sachverständigen Rat und beantworteten Fragen.

ALKOHOLUNFÄLLE

Das Glas zuviel wird teuer

Fast jeder dritte Arbeitsunfall wird nach Angaben der Berufsgenossenschaft durch Alkohol verursacht. Auch bei Wegeunfällen, deren Zahl im Gegensatz zu den übrigen Arbeitsunfällen ständig zunimmt (1982 mußten die Berufsgenossenschaften für die Folgen aus Wegeunfällen rund drei Milliarden Mark aufbringen) spielt Alkohol eine ähnliche Rolle. Wenn die gesetzlichen Unfallversicherungen ihre Leistungen verweigern, ist deshalb meistens Trunkenheit am Schuld.

Aufwendiges Verfahren

Zwar zahlen die gesetzlichen Unfallversicherungen, wenn die alkoholbedingte Verkehrsuntüchtigkeit nicht „als rechtlich allein wesentliche Ursache des Unfalls“ anzusehen ist. Aber die Rechtssituation hat Haken und Ösen: je nachdem, ob der Versicherte als Auto- oder Motorradfahrer verunglückt oder als Fußgänger, Mofa- und Mopedfahrer einen Unfall erlitten hat, ob die Versicherung beweispflichtig ist oder der Versicherte nachwei-

sen muß, daß er den Unfall auch in nüchternem Zustand nicht hätte vermeiden können — ein aufwendiges Prozeßverfahren zieht sich bereits ab einem Promillewert von 0,3 Blutalkoholkonzentration manchmal jahrelang hin.

Oft fatale Folgen

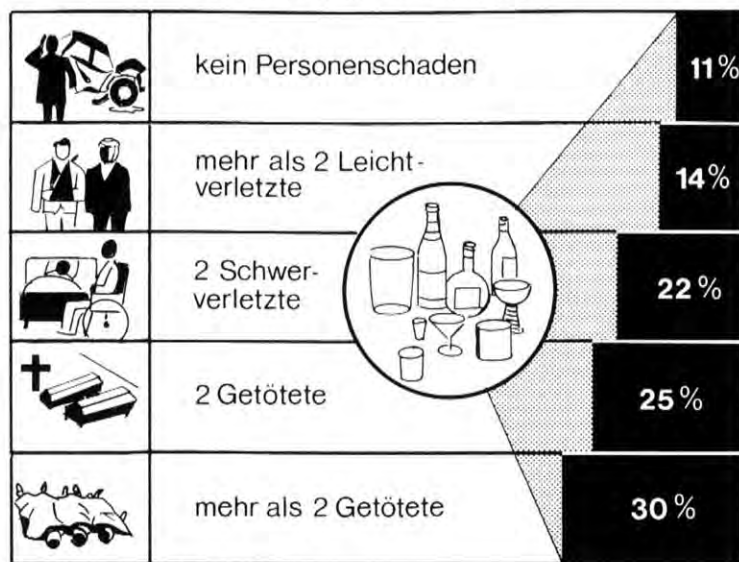
Abgesehen von strafrechtlichen Folgen und möglichen Entschädigungsansprüchen, darauf wies bei einem Seminar des Bundesministers für Verkehr zu diesem Thema Dr. Spinarke (Südwestliche Bau-Berufsgenossenschaft) hin, haben solche selbstverschuldeten Unfälle oft fatale Folgen für den Trunkenheitstäter und seine Familie. Das bedeutet: Wegfall von Rehabilitationsmaßnahmen, Verlust der beruflichen Existenz, Versagung von Unfall- und Hinterbliebenenrente (dabei kann eine junge Familie, über die Jahre verteilt, leicht einen Millionenbetrag einbüßen), gelegentlich gar den Abstieg der ganzen Familie zum Sozialfall.

WZD

Mit Alkohol die schwersten Unfälle

Je schlimmer die Folgen, umso häufiger die Alkoholbeteiligung

Anteil der Alkoholunfälle, wenn ...



Erinnerungsfoto mit den Siegern im Abteilungswettbewerb 1983. Von links: K. Ochler, Schnittbau, 2. Sieger; Werksleiter W. Pihan; der 1. Sieger G. Rausch, Werkzeugbau, und der 3. Sieger, H. Linnemann, Karosserie Gerippe- und Unterzusammenbau.

Vorbildliche Bearbeitung

Weiter sagte E. Eurich: „Genau 7.364 durchgeführte Verbesserungsvorschläge, honoriert mit Prämien in Höhe von 3,4 Millionen Mark, unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Bochumer Belegschaft, bringen zum Ausdruck, daß Mitarbeiter wie Unternehmen an dieser Einrichtung in Zukunft weiterhin festhalten und sie in beiderseitigem Interesse noch weiter ausbauen müssen.“ Daß bei 21.214 eingereichten Verbesserungsvorschlägen im Jahre 1983 am Ende des Jahres nur noch 6.056 Vorschläge in Bearbeitung waren, bezeichnete E. Eurich als besonderes Verdienst der Fachgutachter aller Bereiche. Er

Potential nutzen

Der Leiter der Bochumer Werke, W. Pihan, brachte in seinem Referat vor den Führungskräften unter anderem zum Ausdruck, daß es aufgrund seines Kenntnisstandes und durch Diskussionen mit Werksangehörigen, die Höchstprämien erhalten haben beziehungsweise die Durchsicht der Unterlagen von Empfängern hoher Prämien kein Tabu im Vorschlagswesen geben dürfe. Das zeige, daß im Werk Bochum über den Fabrikzaun hinaus nachgedacht werde, um die Arbeitsplatzgestaltung, die Mitarbeiterführung und die wirtschaftlichere Fertigung mit erhöhter Qualität zu optimieren. Es seien zahlreiche Institutionen und Komitees beschäftigt, um die Wettbewerbsfähigkeit unseres Produktes zu erhalten. Da jedoch der überwiegende Teil der Mitarbeiter keinen direkten Einfluß in diesen Gremien habe, gelte es, gerade die vor Ort Tätigen aufzurufen und durch gezielte Gespräche das Potential zu nutzen, um so das Vorhergesagte zu erreichen. Weiter führte W. Pihan aus: „Sorgfältige Bearbeitung von Verbesserungsvorschlägen, insbesondere auch dann, wenn der Vorschlag zur Einführung gelangt und zu überprüfen ist, welche Verbesserungen tatsächlich eingetreten sind, damit unsere Mitarbeiter schnellstens die ihnen zustehenden Prämien erhalten, ist ein Anliegen von mir, das in einigen Fällen im terminlichen Ablauf noch verbesserungswürdig ist.“



Der Leiter des Bochumer Vorschlagswesens, E. Eurich (links), gab einen Überblick über das Bochumer Vorschlagswesen im Jahr 1983, während K. Rieger, Leiter Zentralplanung Europa (rechts), in seinem Vortrag das Thema „Neue Technologien und Vorschlagswesen“ behandelte. (Darüber wurde bereits in früheren Ausgaben berichtet.)

„Steuerberater“ der Arbeitnehmer

Lohnsteuerzahler sind heute die steuerlichen Hauptlastträger unseres Staates. 1982 erreichten sie rund 33 Prozent des gesamten Steueraufkommens. Initiativen von Arbeitnehmern führten zur Gründung von Lohnsteuerhilfevereinen, in denen Arbeitnehmer aller Berufe beraten werden zu einem nach sozialen Gesichtspunkten gestaffelten Beitrag. Hier wird versucht, die Lohnsteuerbelastung individuell im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen soweit wie möglich zu verringern.

Steuerrecht, das ist für die Mitarbeiter kein „Buch mit sieben Siegeln“ mehr, weil ihre ständige Schulung eine qualifizierte, fachlich optimale Beratung garantiert. Die steigende Zahl der Mitglieder beweist, daß die Lohnsteuerhilfevereine als „Steuerberater“ der Arbeitnehmer eine wirtschaftliche Bedeutung besitzen.

In wenigen Zeilen

Der Regionalwettbewerb „Jugend forscht“ und „Schüler experimentieren“ fand am 21. Februar in unserem Bochumer Werk statt. Wir berichten darüber in der nächsten Ausgabe.

Sprechzeiten des Suchtkrankenbetreuers (Hilfe bei Problemen mit Alkohol, Tabletten, Drogen) sind: Abteilung Arbeitsmedizin, Werk I: Montag und Donnerstag 8.00 — 11.30 Uhr, Tel. 3108. — Werk II: Mittwoch 8.00 — 11.30 Uhr, Tel. 3238.

Der Kommunalverband Ruhrgebiet veranstaltet im Rahmen des Ruhr-Tour Programms 1984 interessante Besichtigungsfahrten im gesamten Ruhrgebiet. Einzelheiten sind bei der Sozialabteilung (Tel. 2646) zu erfragen.

K. Winkelkötter wurde als Bundesvorsitzender der christlich-sozialen Betriebsgruppen, Werk Bochum, bestätigt.

Ab 1. April 1984 werden uns für das Sommerhalbjahr neue Sportplätze für den Ausgleichssport zugeteilt. Nähere Auskünfte bei der Sozialabteilung, Tel. 3187 oder 2646.

Zweiter Bochumer Halbmarathon

Ihren zweiten Bochumer Halbmarathon und 10-Kilometer-Lauf veranstaltet die LG Opelener e.V. am Samstag, dem 8. April 1984. Start und Ziel ist unser Werksgelände am Tor 1 in Bochum-Laer. Es wird mit rund 1.000 Teilnehmern gerechnet.

Die gesamte Organisation wird in unserer Empfangshalle D 1 abgewickelt. Zur Siegerehrung wird der Bürgermeister der Stadt Bochum anwesend sein.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

„ECOTRONIC“ IN OPEL-FAHRZEUGEN

Neues elektronisches Gemischbildungssystem

Um die Belastung der Umwelt durch Schadstoffe weiter zu senken, werden unsere Fahrzeuge mehr und mehr mit neuen Einrichtungen ausgestattet, so zum Beispiel mit dem in Gemeinschaftsarbeit mit anderen Firmen entwickelten neuartigen Gemischbildungssystem „Ecotronic“.

Die moderne Mikroelektronik macht es möglich! Bei dieser Entwicklung werden die Vergaser mit elektronischen Steuerelementen versehen, um

klappenansteller mit Leerlaufschalter; Drosselklappenpotentiometer; Vordrosselsteller, Steuergeräte; Temperaturfühler; Steuerung der Gemischanreicherung und der Gemischmenge beim Start; Warmlauf und Beschleunigung; Kennfeldkorrektur; Leerlaufdrehzahlregelung; Schubabschaltung und Motorstop des Vergasersystems.

Vor Ort wurde dem Montage- und Reparaturpersonal beider Schichten ein



eine genauere und feinere Gemischaufbereitung zu gewährleisten. Das neue Ecotronic Gemischbildungssystem ist für Schweden und die Schweiz bei den 1,8-S-Motoren beim Rekord im Einsatz.

Vertreter der Herstellerfirmen stellten das neue System kürzlich in unserem Kaiserslauterner Werk vor (Bild). Im einzelnen wurden der Aufbau und die Funktion des Ecotronic-Systems erläutert, so Aufbau und Funktionen von wichtigen Anbauteilen, wie Drossel-

ausführlicher Einführungsvortrag gehalten. Neben theoretischen Ausführungen wurde besonders auf die Empfindlichkeit des Ecotronic-Systems und auf eine saubere, gewissenhafte Montage dieses Aggregates hingewiesen.

In begleitenden Erläuterungen wurden qualitätssichernde Maßnahmen während der Fertigung und Endkontrolle beim Hersteller durch H. Bahner, Qualitätskontrolle, dargestellt.

„Luftiges“ Patenkind der Stadt

Neben dem „Patenkind“ zu Wasser, dem Schnellboot „Nerz“, hat die Stadt Kaiserslautern jetzt ein neues „luftiges“ Patenkind: Einen Air-Bus A 310 der Lufthansa. Im Rahmen einer Feierstunde auf dem Rhein-Main-Flughafen in Frankfurt taufte Ruth Vondano, Gattin des Kaiserslauterner Oberbürgermeisters, das Flugzeug auf den Namen „Kaiserslautern“.

Der Air-Bus gehört zu den ersten der 25 Maschinen dieses Typs, die die Lufthansa bis zum Jahre 1990 in Dienst stellen will. Beim Jungfernflug war die Kaiserslauterner Prominenz

mit von der Partie. Oberbürgermeister Theo Vondano brachte seine Genugtuung darüber zum Ausdruck, daß für die Stadt Kaiserslautern endlich ein lang gehegter Wunsch in Erfüllung gegangen sei. In seiner Ansprache hob der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Lufthansa, H. Ruhnau, hervor, daß es sich bei dem Kaiserslauterner „Patenkind“ um die erste Maschine dieses Typs handele, den die Lufthansa in Dienst stelle. Theo Vondano wünschte dem Flugzeug, seiner Besatzung und den Passagieren allzeit guten und angenehmen Flug.



Besatzung und erste Fluggäste nach dem Jungfernflug der „Kaiserslautern“.



Mitarbeiter der Bundesbahndirektion Saarbrücken besuchten kürzlich das Kaiserslauterner Werk, um sich vor Ort einen besseren Überblick über die Produktpalette unseres Werkes zu verschaffen. Unser Bild zeigt die Besuchergruppe, an ihrer Spitze der Bundesbahndirektor O. Bauer (erste Reihe Mitte), nach der Begrüßung vor dem Verwaltungsgebäude K 2.

Hohe Ehrung für Ludwig Weil

Im Rahmen einer Feierstunde anlässlich des Jahresrückblickes des Technischen Hilfswerkes Kaiserslautern wurden auch verdienstvolle Mitarbeiter geehrt.

Der Ortsbeauftragte R. Kuhn hob in seiner Laudatio besonders die Verdienste des Mannes hervor, dem an diesem Tage eine hohe Auszeichnung verliehen wurde: dem Fahrzeug- und Gerätewart des THW, Mitarbeiter Ludwig Weil, Kolonnenführer der Abteilung Instandhaltung K 1. Ludwig Weil gehört dem THW Kaiserslautern bereits seit 1963 an, er bestand erfolgreich verschiedene Prüfungen und war unter anderem drei Monate in Äthiopien eingesetzt. R. Kuhn unterstrich in seiner Ansprache, daß unser Mitarbeiter – der auch das Amt eines Sicherheitsbeauftragten bekleidet – wegen seiner steten Einsatzbereit-

schaft und seines großen Fachwissens von den Mitgliedern des Ortsverbandes sehr geschätzt werde.

Aus der Hand des stellvertretenden Landesbeauftragten konnte L. Weil die zweithöchste Auszeichnung des Technischen Hilfswerkes, das Ehrenzeichen in Silber, entgegennehmen, mit dessen Verleihung seine besonderen Verdienste um die Bundesanstalt gewürdigt wurden. Der Landesbeauftragte, W. D. Veyhelmann, sagte, daß L. Weil als Helfer und langjährige Führungskraft den Grundgedanken des Technischen Hilfswerkes – Freiwilligkeit und Ehrenamtlichkeit – stets sehr ernst genommen habe.

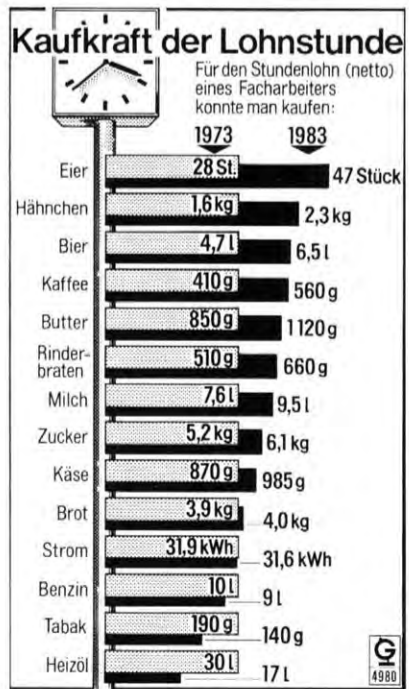
Nach der Ehrung überbrachten Stadtfeuerwehrinspektor J. Rürup und der DRK-Kreisbereitschaftsführer K. H. Mannweiler als Vertreter der Ehrengäste Grußworte.



Mitarbeiter L. Weil (2. von rechts), der THW-Stellvertreter Wagner, der stellvertretende Landesbeauftragte, W. D. Veyhelmann und der Ortsbeauftragte R. Kuhn (von links) nach der Ehrung.

Zum Schaubild

Wieviel ist der Stundenverdienst eines Facharbeiters wert? Darauf gibt es eine eindeutige Antwort: 47 Hühnerer. Denn ein Facharbeiter in der Industrie kam Mitte 1983 im Durchschnitt auf netto 11,89 DM je Stunde; ein Hühnerer kostet durchschnittlich 25,5 Pfennig. Also reichten die 11,89 DM für 47 Eier. Von Eiern allein kann aber niemand leben. Wer beispielsweise eine Ölheizung hat, braucht auch Heizöl. Da aber sieht die Rechnung düster aus. Der Stundenverdienst von heute reicht nämlich nur für 17 Liter, während zehn Jahre zuvor in einer Stunde das Geld für 30 Liter verdient war. Die Heizölpreise sind eben den Löhnen weit davongelaufen. Insgesamt aber überwiegen die Kaufkraftgewinne. Das gilt besonders für Nahrungsmittel (unser Schaubild). Globus



NACHTRAG Ehrungen

Die letzte Ausgabe der Werkzeitung enthielt kurze Berichte über die öffentlichen Ehrungen anlässlich des 60. Geburtstages der Werksleiter in Bochum und Kaiserslautern in Anwesenheit von betrieblicher und politischer Prominenz.

Nun könnte man fragen, warum nur in diesen Fällen, schließlich gibt es in der Firma andere Verantwortliche, die 60 Jahre geworden sind, ohne daß dies besonders herausgestellt wurde? Richtig! Doch keine Regel ohne Ausnahme – und dies waren Ausnahmen.

Werksleiter wirken nicht nur nach innen, sie stehen gewissermaßen auf einem Podest, sind Repräsentanten des Unternehmens in den jeweiligen Städten, in unserem Falle in Bochum und in Kaiserslautern. Besondere Ereignisse in ihrem Leben, beispielsweise der 60. Geburtstag, sind dann zumeist Anlaß, die Öffentlichkeit daran teilnehmen zu lassen. Das ist allgemein so Brauch, ein guter Brauch übrigens, der vor allem dem gegenseitigen Kennenlernen, dem Gedankenaustausch und der Kommunikation dient.

—a—



VORSICHT! Diebstähle am Arbeitsplatz

Die meisten Diebstähle am Arbeitsplatz sind die Folge allzu großer Leichtfertigkeit. Da stehen Handtaschen für jeden sichtbar auf den Schreibtischen, oder in den abgelegten Jacken stecken noch die Brieftaschen: Unwiderstehliche Einladungen für jeden Gelegenheitsdieb. Und wenn es dann passiert ist, schmerzt nicht allein der Verlust der Wertsachen, sondern meist ist auch das Betriebsklima vergiftet, weil Kollegen in Verdacht geraten. Dabei hat es hier nun wirklich jeder in der Hand, den Langfingern ins Handwerk zu pfuschen, indem Geld und Wertsachen weggeschlossen werden, auch wenn man den Arbeitsplatz nur für kurze Zeit verläßt. BKA

„KLICK“ ist sicherer als Glück!

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim



Opel-Berufsausbildung heute: Auf dem Bild eine moderne Unterrichtsklasse. Zur aktuellen Berufsausbildung bei Opel gehört auch der Umgang mit modernen Informations-Systemen – wie etwa der elektronischen Textverarbeitung.

Die Opel-Werkberufsschule wurde 1914 auf Antrag der Brüder Opel als „Fabrikschule“ – so die ursprüngliche Bezeichnung – gegründet. Ein neunköpfiges Lehrerkollegium erteilte den anfangs 440 Schülern in zwölf Klassen (Klassenstärke: 36 Schüler) zweimal wöchentlich Unterricht – und zwar morgens vor 8.00 Uhr sowie nachmittags ab 16.30 Uhr.

Heute umfaßt das Rüsselsheimer Lehrerkollegium 17 haupt- und 45 nebenberufliche Lehrkräfte, die sich größtenteils aus den firmeneigenen Reihen der Spezialisten und Ingenieure rekrutieren. Die 997 Schüler in Rüsselsheim sind auf 57 Klassen aufgeteilt, das entspricht einer durchschnittlichen Klassenstärke von 18 Lernenden.

Modernisierungsmaßnahmen

Um die Konkurrenzfähigkeit unseres Unternehmens zu erhalten, wird es erforderlich, das Karosseriewerk Rüsselsheim dem neuesten Stand der Technik anzupassen. Zu diesem Zweck wird im Rahmen des großen Investitionsprogramms im Stammwerk unter anderem ein neuer Karosserie-Rohbau geschaffen, während die Karosserie-Montage neu strukturiert wird. Die vorhandene Bausubstanz wird, wo immer möglich, den Erfordernissen angepaßt, veraltete Gebäude werden abgerissen und durch neue ersetzt. Ungefähr 300.000 m² Gebäudefläche sind von den Modernisierungsmaßnahmen betroffen. Dazu kommen Außenanlagen, zum Beispiel Parkplätze und Verkehrsverbindungen. Die OPEL POST bringt einen Bericht in einer der nächsten Ausgaben.

70 JAHRE OPEL-WERKBERUFSSCHULE

Mehr als 15.000 Lehrlinge

Mehr als 15.000 Lehrlinge innerhalb von sieben Jahrzehnten: Diese Ausbildungs-Bilanz zog das Unternehmen anlässlich des 70jährigen Bestehens seiner firmeneigenen Werkberufsschule im Rahmen einer Feierstunde im Februar. Gleichzeitig wurden 156 junge Menschen verabschiedet, die jetzt ihre Ausbildung beendet haben, darunter einige mit besonders guten Abschlußnoten. (Siehe dazu auch den Bericht rechts auf dieser Seite.)

Jährlich rund 23.500 Mark (Bundesdurchschnitt: 17.000 Mark) investiert die Firma derzeit in die Ausbildung ei-

nes jeden seiner rund 1.700 zukünftigen Mitarbeiter. Opel finanziert die Rüsselsheimer Werkberufsschule – abzüglich aller staatlichen Zuwendungen – jährlich mit 1,8 Millionen Mark. Anlässlich des Schuljubiläums bezeichnete Vorstandsvorsitzender Ferdinand Beickler, einst selber Schüler der Werkschule, die solide Ausbildung als die nach wie vor beste Versicherung für beruflichen Erfolg und gegen Arbeitslosigkeit. Dabei könne im Rahmen der Berufsausbildung die unmittelbare Nähe der Lernorte Schule und Betrieb – wie in Rüsselsheim praktiziert – nicht hoch genug eingestuft werden.



EINER MIT TRAUMNOTE 1/1

Azubis ins Arbeitsleben verabschiedet

Die Feierstunde anlässlich des 70jährigen Bestehens unserer Werkberufsschule (Bericht auf dieser Seite links) war mit der Verabschiedung von 156

jungen Menschen verbunden, die kürzlich ihre Ausbildung bei Opel beendet hatten und inzwischen ins Arbeitsleben eingetreten sind. Für 13 von ihnen war es darüber hinaus der Höhepunkt dieser nicht leichten Jahre, in denen sie sich auf ihren zukünftigen Beruf vorbereiteten: als die Besten ihres Ausbildungsjahrganges wurden sie besonders ausgezeichnet und erhielten als Anerkennung ein Buchgeschenk.

„Star“ unter ihnen war mit der Traumnote 1/1 Rainer Neumann, der den Beruf des Modelltischlers erlernt hat und der neben dem Buchpräsent noch eine einwöchige Reise nach München zum Deutschen Museum als besondere Auszeichnung erhielt.

Vorstandsmitglieder, Führungskräfte, Betriebsräte, Ehrengäste und Ausbilder nahmen an der Ehrung der Besten sowie der Verabschiedung der 156 jungen Kollegen teil. Unter den Gästen waren auch ehemalige Mitarbeiter, schon lange im Ruhestand lebende Pensionäre, die ihre Lehre bei Opel 1910, 1912, 1914, 1916 und 1918 begannen und heute noch – rüstig und geistig rege – großen Anteil am Werksgeschehen nehmen.

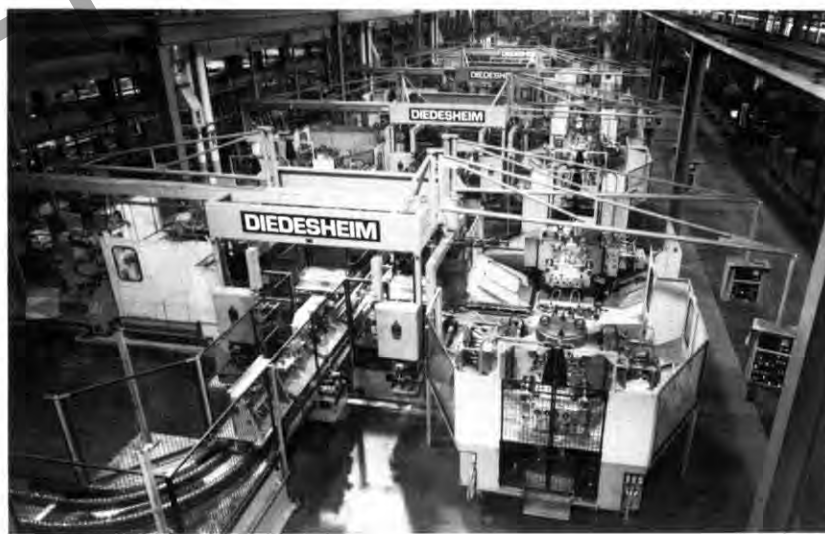
Neben einem verlesenen Grußwort des Generaldirektors wurden noch Ansprachen gehalten von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, dem stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden Rudolf Müller sowie für den Ausbildungsbereich vom Leiter der Personalentwicklung, Dr. Herbert Hölterhoff, und dem Leiter der Rüsselsheimer Berufsausbildung, Georg Ehlers. Dabei war zu erfahren, daß im Herbst '84 in Rüsselsheim erneut 344

Ehemalige Azubis, die ihre vorzeitige Prüfung mit herausragenden Leistungen bestanden haben, sind auf dem nebenstehenden Erinnerungsfoto mit früheren Opel-Lehrlingen der Ausbildungsjahrgänge 1910, 1912, 1913, 1916 und 1918 zu sehen, die als Gäste an der Feierstunde zum 70jährigen Bestehen der Werkberufsschule sowie an der anschließenden Freisprechungsfeier teilnahmen: Wilhelm Schmidt, Wilhelm Hauf, Peter Münch, Jakob Maurer, und Philip Astheimer. Hinter ihnen erkennt man (teils verdeckt) Heike Oswald, Kerstin Rohleder, Silvia Schmidt, Beate Weimer, Ulrike Wrobel, Wolfgang Becker, Thomas Guenther, Hubert Klein, Ralf Heckmann, Rainer Neumann, Thomas Schulz, Stefan Tippner und Uwe Werkmann.

Pilotprogramm

Fortsetzung von Seite 3

bleme ergeben, werden diese von zuständigen Mitarbeitern an Ort und Stelle diskutiert und entsprechende Lösungen eingeleitet. Ja, und dann ist es soweit, jetzt geht es mit Riesenschritten in die Endphase: der Tag des Produktionsanlaufes ist nicht mehr fern, die Generalprobe – die Stunde der Wahrheit – steht bevor. Als Summe aller Erfahrungen und Erkenntnisse, die während der Pilot- und Vorproduktionsphasen in monatelanger Kleinarbeit gewonnen wurden, präsentiert sich dann den kritischen Augen der Öffentlichkeit ein ausgereiftes neues Modell, das allen Qualitätsanforderungen Rechnung trägt. R./M.



Neues Fertigungssystem

Einen neuen Weg in der rationellen Fertigung kleiner Serien beschreibt die Firma mit dem Ende Februar in Rüsselsheim vorgestellten „Modularen flexiblen Maschinenkonzept“. Dieses in Kooperation mit dem Kernforschungszentrum Karlsruhe und der Maschinenfabrik Diedesheim sowie mit Unterstützung des Bundesministers für Forschung und Technik entwickelte System besteht aus einer Reihe von Bearbeitungsmaschinen, die durch ein gemeinsames Materialfluß- und Informationssystem so miteinander verknüpft sind, daß eine vollautomatische Bearbeitung stattfinden

kann. Die neuerstellte Anlage fertigt unter anderem Zylinderköpfe von Dieselmotoren.

Dank dieser flexiblen Kombination von numerisch-gesteuerten Werkzeugmaschinen wird eine bedeutende Verbesserung der Produktivität in der Fertigung von Klein- und Mittelserien erzielt, wobei der kostengünstigere Effekt auf den geringeren Investitionsaufwand für die Umrüstung zurückzuführen ist. Fachleute erwarten von diesem Fertigungssystem eine Erhöhung der Produktivität und damit eine Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit.



Überprüfung der Passung des Heckraumdeckels durch Obermeister Walter Grimm und Inspektor Erich Spengler.



Die Traumnote 1/1 erreichte der frisch gebackene Modelltischler Rainer Neumann bei der Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer. Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt beglückwünscht ihn hier und überreicht ihm neben dem Buchpräsent die Einladung zu einer einwöchigen Reise zum Deutschen Museum in München.

BETRIEBSRATSWAHLEN 1984

Aufgaben des Wahlvorstandes

Angesichts der bevorstehenden Betriebsratswahl am 20. März 1984 wollen wir die Leser diesmal mit den wichtigsten Aufgaben des Wahlvorstandes vertraut machen, da über dieses Gremium vielfach Unklarheiten bestehen. (Kommentar zur Betriebsratswahl auf Seite 3.)

beschafft werden. Besonders wichtig ist es, die Stimmabgabe am Wahltag zu überwachen. Nach Abschluß der Wahl hat er (in Rüsselsheim im Gegensatz zu Bochum und Kaiserslautern übrigens wieder eine Gemeinschaftswahl von Lohn- und Gehaltsempfängern) die Stimmen auszuzählen und



Der Wahlvorstand unseres Werkes Rüsselsheim: Von links Günther Roth, Manfred Marquardt, Manfred Henrich (sitzend), Norbert Keßler und Herbert Janka.

Der vom Betriebsrat bestellte Wahlvorstand hat die gesetzliche Aufgabe, die Betriebsratswahl einzuleiten und durchzuführen sowie das Wahlergebnis festzustellen. In der Regel besteht der Wahlvorstand aus drei Mitgliedern; falls erforderlich, kann diese Zahl – wie zum Beispiel bei uns – auch erhöht werden. Der Wahlvorstand hat unter anderem zu beschließen, ob er Wahlhelfer – wie in unserem Werk – bestellen will, was hauptsächlich von der Anzahl der erforderlichen Wahllokale abhängt. Ferner muß er die Wählerliste aufstellen und festlegen, wo diese ausgelegt werden soll. Darüber hinaus muß er die Zahl der zu wählenden Betriebsratsmitglieder sowie – bei Gruppenwahlen – die Verteilung der Sitze auf die einzelnen Gruppen festlegen. Er hat auch Ort, Tag und Zeit der Stimmabgabe zu bestimmen.

das Wahlergebnis beziehungsweise die Sitzverteilung festzustellen. Darüber ist eine Niederschrift anzufertigen, die dem Arbeitgeber und den im Betrieb vertretenen Gewerkschaften zu übersenden ist.

Die gewählten Betriebsratsmitglieder müssen schriftlich benachrichtigt und ihre Namen durch Aushang bekanntgegeben werden. Zum Schluß muß der Wahlvorstand zur konstituierenden Sitzung des neu gewählten Betriebsrates einladen. Wie bereits aus dieser kurzen, zusammengefaßten Darstellung ersichtlich ist, handelt es sich hier um eine äußerst verantwortungsvolle Tätigkeit, die gründliche Kenntnisse der entsprechenden Gesetze und Verordnungen voraussetzt.

Dr.

Bei der Durchführung der Wahl – in Rüsselsheim wieder eine Listenwahl – hat der Wahlvorstand insbesondere die Aufgabe, über mögliche Einsprüche gegen die Richtigkeit der Wählerlisten zu entscheiden und diese eventuell zu berichtigen, weiter muß er Vorschlagslisten entgegennehmen und bekanntmachen; auch müssen Stimmzettel gedruckt und Wahlurnen

Wußten Sie . . . ?

daß das Werkskraftwerk in Rüsselsheim acht Kessel mit einer elektrischen Gesamtleistung von 60 MW und einer thermischen Leistung von 500 MW in Betrieb hat? Elektrofilter, die in der Lage sind, 99 Prozent des Staubes auszuscheiden, reinigen die Abgase.



Die neue Jugendvertretung

Über die kürzlich stattgefundenen Wahl der Rüsselsheimer Jugendvertretung haben wir bereits in der letzten Ausgabe berichtet. Bekanntlich hat sie die Aufgabe, sich um die Belange und besonderen Interessen der jugendlichen Arbeitnehmer zu kümmern. Jedoch muß bei allen Problemen der Betriebsrat eingeschaltet werden. Auf der viermal im Jahr stattfindenden Jugendversammlung berichtet sie über ihre Arbeit und die anstehenden Fragen. Inzwischen hat die konstituierende Sitzung stattgefunden.

Auf unserem Bild von links (sitzend) Jürgen Krug, Frank Möllenberg (1. Vorsitzender) und Jürgen Leber. Dahinter stehend: Stefan Flugs (stellvertretender Vorsitzender), Dirk Teufel, Anke Dietrich, Kerstin Lotter, Frank Held und Uwe Cartarius. (Die Schriftführerin Brigitte Volkmann war am Tag der Aufnahme nicht anwesend.)

Viele Preise zu gewinnen

Portable-Fernseher, Radios, Schreibmaschinen, Armbanduhren und noch viele andere Preise (Bild) laden ein zum Mitmachen bei der großen Frühjahrsverlosung des Rüsselsheimer Vorschlagswesens, die am 12. März gestartet wurde. An der Verlosung



GROSSES LOB

Umweltausschuß zu Besuch

Als „Paradebeispiel“ dafür, wie Umweltschutz zu Investitionen führt und Arbeitsplätze schafft, hat Umweltminister Karl Schneider die Vorbereitungen des Unternehmens zur Produktion bleifrei und abgasarm betriebener Kraftfahrzeuge anlässlich einer Sitzung des Umweltausschusses des Hessi-

sächsische Kapazitäten für die neue Aufgabe aufzubringen. (Siehe auch Seite 1). Mehr als fünfhundert Millionen Mark wird die Firma investieren, um das umweltfreundliche Auto der Zukunft auf den Markt zu bringen. Termin ist der von der Bundesregierung propagierte, aber noch nicht gesetzlich fi-



Diskussion „vor Ort“: Von links PEK-Direktor Friedrich W. Lohr, Innenminister K. Schneider, Landtagsabgeordneter und Ausschußvorsitzender M. Schlappner sowie Staatssekretär Dr. W. Brans. (Siehe auch Seite 1.)

schen Landtages im Werk Rüsselsheim im vergangenen Monat herausgestellt. Wie der für Produktentwicklung und Konstruktion zuständige PEK-Direktor Friedrich W. Lohr dabei mitteilte, arbeitet das Unternehmen gegenwärtig auf Hochtouren, um zu-

zierte Januar 1986. Die Unternehmensleitung hatte den Umweltausschuß des Hessischen Landtages sowie Vertreter des Umweltministeriums eingeladen, um sie darüber zu informieren, wie „politische Vorgaben in die Praxis umgesetzt werden“.

nimmt jeder Mitarbeiter teil, der in der Zeit vom 12. März bis 30. Mai 1984 einen Verbesserungsvorschlag einreicht; er hat damit die Chance, einen der ausgesetzten wertvollen Preise zu gewinnen. (Einzelheiten auf den Werksanschlagen.)

Der Werksbesuch habe plausibel gemacht, so Schneider, warum die Industrie Zeit brauche. Im übrigen gehe die gegenwärtige „Unsicherheit“ über Zeitpunkt und Bedingungen der Einführung von Abgaskatalysatoren „nicht zu Lasten der Industrie, sondern zu Lasten der Politik“. Schneider rechnete es den Automobilproduzenten hoch an, daß sie mit der Entwicklung begonnen hätten, bevor dazu „konkrete Beschlüsse“ der Bundesregierung vorlagen, was gleichzeitig aber auch unternehmerisches Gespür beweise: „Wer die Nase vorn hat, wird Markt Vorteile haben.“

Die 26 Mitglieder des Hessischen Landtages diskutierten nicht nur mit den Verantwortlichen des Unternehmens, sie besichtigten auch die entsprechenden technischen Einrichtungen des Labors. Abschließend zollte Umweltminister Schneider dem Unternehmen großes Lob für das hohe Maß an Kooperationsbereitschaft in den Fragen des Umweltschutzes.

OPEL POST
36. Jahrgang – März 1984

Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft. Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim – Verantwortlich: Karl Heinz Mai – Redaktion: Gisela Kröhner – Redaktion Bochum: Horst v. Dieken – Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam – Nachdruck nur mit Quellenangabe – Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder – Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Willen, aber ohne Gewähr veröffentlicht – Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen. – Fernsprecher: 06142-664879. (Fernsch.: 418221-0) – Hausapparat: 4879 oder 3387 – Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim.

PERSONALMELDUNGEN

Unsere Jubilare 40

- 25**
- Rüsselsheim**
- 1. 3. 1984: Klaus Mages, Betriebskranken.
 - 9. 3. 1984: Reinhold Zaun, Insp. Preßwerk
 - 12. 3. 1984: Helmut Becker, PEK-Motorenentw.
 - 14. 3. 1984: Helmut Kilian, BSW-Betmitt. Eink.
 - Gerhard Litzkowsky, Kar. Unterzus. Bau.
 - Rudolf Vogler, Qual. Förd. u. Kontr.

- 16. 3. 1984: Franz Schneider, PEK-Rohkarosserie
- 20. 3. 1984: Günter Zintel, PVK-Unterzus. Bau.
- Werner Seifert, PEK-Versuchsbau
- Ernst Gscheidle, PEK-Kar. Innenausst. 11. 3. 1984
- Wolfgang Trautwein, Kaltfl. Preßteile
- 22. 3. 1984: Werner Schmidt, Werksanlagen Werk I

Wir gedenken

- Rüsselsheim**
- Ralph Petri, Insp. Chassis I, geb. 5. 11. 29, gest. 14. 1. 84
 - Rudolf Ohnesorge, Kreditorenbuch, geb. 21. 5. 23, gest. 8. 2. 84
 - Reinhard Lindenfeld, PEK Vers. Chassis, geb. 14. 8. 24, gest. 9. 2. 84
 - Arthur Wiebe, Prozeßabteilung, geb. 5. 3. 26, gest. 18. 2. 84
 - Gerhardt Krüger, Teilelager, geb. 26. 2. 27, gest. 21. 2. 84
- Bochum**
- Emil Parys, Prod. Vorb. Karosseriebau, geb. 22. 5. 28, gest. 16. 1. 84
- Kaiserslautern**
- Karl Gross, Planung u. Instandhaltung, geb. 19. 6. 29, gest. 8. 12. 83
 - Werner Schug, Produktion, geb. 22. 11. 43, gest. 25. 1. 84

Gemeinsam fahren-gemeinsam sparen

- Fahrgemeinschaften**
- Birkenau-Weinheim oder Hemsbach**, H. Rückert s. Fahrgem., Abt. 4511, Tel. 3454 (priv.: 06152-58278).
 - Dreieich/Langen**, P. Schwab, Normalschicht, Tel. 2122.
 - Seeheim-Jugenheim**, R. Ramseier, PEK, 7.30 – 16.00 Uhr, Tel. 3768.
 - Sprendlingen/Rhh.**, H. Wörndle, Normalschicht, s. Fahrgem. ab Mai, Tel. 2957 oder 2154.

PEK: KFZ-TECHNIK

BLICK IN DIE ZUKUNFT

Autojahrgang 2000

Ältere Autofahrer, die sich heute ans Steuer ihres Wagens setzen und die gleiche Situation vor 20 oder 30 Jahren in Erinnerung rufen, müssen stark beeindruckt sein von dem Entwicklungsschub der Kfz-Technik in dieser Zeitspanne mit dem Ergebnis hochmoderner, technisch perfekter Wagen, die viel Sicherheit bieten und in denen man sich rund herum wohlfühlt. Fahrzeugbesitzer späterer Modellgenerationen wird es bei einem Rückblick ähnlich ergehen. Die Entwicklung bleibt nicht stehen. Der Fahrer des Jahres 2000 beispielsweise wird dann Nutznießer neuer Innovationschübe sein. – Der Verfasser des folgenden Beitrages unserer Serie „PEK: Kfz-Technik“ ist der Entwicklung mit Siebenmeilenstiefeln vorausgeeilt und deutet an, was in späteren Jahren dem Fahrer eines Wagens auf automobiltechnischem Gebiet unter anderem zur Verfügung stehen wird. Die Handlung in diesem Zukunftsbericht ist absichtlich mehr feuilletonistisch statt – wie sonst üblich – sachlich – nüchtern dargestellt, aber dennoch realistisch.



Wir schreiben das Jahr 2000. Es ist ein naßkalter Herbstmorgen. Hans-Werner Schmidt verläßt seine Wohnung, um ins Büro zu fahren. Den Wagen hat er in der Grundstückseinfahrt geparkt. Hier steht er zwar niemandem im Wege, dafür ist er aber Wind und Wetter ausgesetzt. Das stört Herrn Schmidt jedoch nicht. Die elektronische Zündung und Einspritzanlage – das „Fuel/Ignition Management“, wie der Verkäufer es auf Neudeutsch genannt hatte – hat das Auto bisher immer anstandslos starten lassen. Auch hat Herr Schmidt keine Angst, sich nach einer kalten Nacht auf einen klammen Sitz setzen zu müssen. Die programmierbare Heizanlage hat rechtzeitig dafür gesorgt, daß der Fahrersitz schön vorgewärmt ist. Statt eines Schlüssels zückt Herr Schmidt jetzt eine Karte, die aussieht wie die heutige Scheckkarte einer Bank, und steckt sie in einen Schlitz in der Tür, das „Schlüsselloch“ des Wagens. Diese Karte ist gleichzeitig auch sein „Zündschlüssel“.

Bordrechner denkt mit

Er steigt ein, doch der Sitz ist verstellt. Ach ja, sein Sohn hatte sich am Vordach den Wagen ausgeliehen und den Fahrersitz verstellt. Aber das ist kein Problem – ein Knopfdruck, und der Sitz nimmt automatisch die von Herrn Schmidt ursprünglich eingestellte Position wieder ein. Er hatte nämlich „seiner“ Position dem Bordrechner eingegeben, und der hatte sich das „gemerkt“. Mit dem Sitz verstellt sich auch gleich das verstellbare Lenkrad, dessen Stellung – kombiniert mit der Sitzposition – dem Rechner eingegeben worden war. Die großen Scheiben mit

ihrer optimalen Rundumsicht sind trotz des Gefälles zwischen Innen- und Außentemperatur klar. Es sind metallbedampfte Scheiben, die elektrisch beheizt werden und die ebenfalls, gekoppelt mit der Sitzheizung, vorgewärmt werden können. Das gleiche gilt für den elektrisch verstellbaren und heizbaren Außenspiegel.

Automatische Abstimmung

Herr Schmidt startet den Motor und löst die Handbremse. Der kalte Motor dreht schön gleichmäßig durch. Kein Wunder: das bereits erwähnte Fuel/Ignition Management macht es möglich. Herr Schmidt legt den Getriebehebel des automatischen Getriebes auf „R“, und schon beginnt der Wagen rückwärts zu rollen. Das ist nicht neu. Neu allerdings ist, daß dieses automatische Getriebe als stufenloses Getriebe zur Standardausrüstung des Mittelklassewagens von Herrn Schmidt gehört. Und dieses stufenlose Getriebe macht wiederum das Motor-Getriebe-Management möglich, das heißt Motor und Getriebe stimmen sich jederzeit automatisch und optimal ab unter Berücksichtigung von Fahrzeugbelastung und Fahrgeschwindigkeit. Wie hatte der Verkäufer doch so schön gesagt: „Eine intelligente elektronische Regelung ermöglicht das wirkungsgradoptimale Zusammenspiel von Motor und Kennungswandler“. Mit anderen Worten: Überlaß das Denken dem Gaspedal, das kann es besser als Du! Dieses „Denken“ kommt der Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit zugute. Das Auto verbraucht nicht nur weniger Benzin, sondern das Benzin, das verbraucht wird, wird auch intensiver verbrannt.

Herr Schmidt fährt also rückwärts auf die Straße. Zwar steht an der unbeleuchteten Grundstücksecke ein Baum, aber der Fahrer braucht keine Angst zu haben, daß er ihn versehentlich anfährt. Dafür sorgt schon der „Rückfahrwarner“ – ein Abstandswarner, der mittels Sonor funktioniert.

Kein Rad „dreht durch“

Bevor Herr Schmidt den Schallthebel auf „D“ stellt, um loszufahren, wirft er noch einen Blick auf den Bord-Computer, der ihm auf entsprechenden Knopfdruck die Außentemperatur anzeigt: Nur 2 Grad Celsius – also Rauheifegefahr! Er beschließt, besonders vorsichtig zu fahren. Und tatsächlich – auf der nächsten Überführung befinden sich hauchdünne Eisflecken. Herr Schmidt bemerkt sie zwar, ändert seine Fahrweise aber nicht, denn er weiß daß die Anti-Schlupf-Vorrichtung automatisch dafür sorgt, daß kein Rad „durchdreht“, sondern daß beide Antriebsräder gleichmäßig fassen; das gilt natürlich auch für nasse und schlammige Straßen. Auch ein plötzliches Bremsmanöver würde das Auto und seinen Fahrer nicht aus der Fassung bringen, haben doch fast alle Automobile jetzt automatisch Blockier-Verhinderungssysteme. Sogar bei ei-

ner Vollbremsung läßt dieses System die Räder nicht blockieren.

Gefühl der Sicherheit auch in extremen Situationen

Dadurch wird das Fahrverhalten des Wagens – auch in extremen Situationen – noch weiter verbessert. Das gibt dem Fahrer natürlich das gute Gefühl der absoluten Sicherheit, was sich wiederum auf den Fahrstil selbst auswirkt. Dieses gute Gefühl wird noch verstärkt durch das Lenksystem – die Servotronic. Dieses System paßt die Lenkung automatisch den jeweiligen Geschwindigkeiten an. Beim Einparken reagiert sie leichter, bei steigender Geschwindigkeit wird der direkte Kontakt zur Straße intensiver. Ein kurzer Blick auf die voll beleuchteten Instrumente zeigt Herrn Schmidt, daß das Benzin langsam zur Neige geht. An der nächsten Tankstelle wird er auftanken und nicht erst warten, bis ihn ein akustisches Signal – in diesem Falle eine künstliche Stimme – darauf aufmerksam macht, daß es höchste Zeit zum Tanken ist. Zwar zeigt der Bord-Computer einen Verbrauchsdurchschnitt von nur 5,5 l/100 km an, aber ganz ohne Benzin geht es auch im Jahre 2000 nicht. Das Start-Stop-System und die Schubabschaltung, die vor 20 Jahren noch etwas Besonderes waren, gelten im Jahr 2000 als Selbstverständlichkeit. Diese Verfeinerungen und Verbesserungen haben dazu geführt, daß immer noch 60 Prozent aller Fahrzeuge mit Benzinmotoren fahren. Dann folgt der Dieselmotor mit 24 Prozent Anteil und dann erst alle anderen, wie Wankelmotor, Elektromotor usw.

Tempo automatisch gedrosselt

Kurz nach der Tankstelle beginnt der Autobahnzubringer. Sein Zustand ist nicht gut. Schlaglöcher und Risse geben der Straßenoberfläche ein pokkenartiges Aussehen. Jedoch davon merkt Herr Schmidt nichts – die hydro-pneumatische Federung seines Wagens schluckt brav alle Unebenheiten. Durch das Tanken hat er sich verspätet; er gibt Gas, um Zeit zu gewinnen, verspürt aber gleich eine hemmende Wirkung. Was war geschehen? Herr Schmidt hatte beim Gasgeben ein Geschwindigkeits-Begrenzungsschild mit zu hohem Tempo „überfahren“. Dieses hatte über einen solargespeicherten Infrarot-Sender die Information (Geschwindigkeitsbegrenzung) an den Empfänger im Fahrzeug gegeben, und dieser hatte das Signal mit der tatsächlichen Geschwindigkeit des Fahrzeuges verglichen, dabei eine überhöhte Geschwindigkeit festgestellt und sofort eine Drosselung des Motors veranlaßt – alles selbstverständlich automatisch ohne „Einschalten“ des Fahrers. Herr Schmidt war nachträglich darüber froh, denn kurz vor sich entdeckte er einen Streifenwagen der Polizei.

Automatisches Verkehrsleitsystem

Auf der Autobahn bleiben ihm noch etwa 10 Minuten Fahrzeit. Zeit genug, um noch die Schlagzeilen in der Morgenzeitung zu überfliegen. Doch halt: Wer fährt denn dann? Ganz einfach: Herr Schmidt schaltet auf „Auto-Pilot“ um. Dieses Stück Autobahn verfügt nämlich über ein automatisches Verkehrsleitsystem. Es funktioniert ähnlich wie ein Auto-Pilot im Flugzeug, nur mit dem Unterschied, daß das „Gängelband“, an dem das Auto jetzt „hängt“, nicht wie beim Flugzeug aus Richtsendestrahlern besteht, sondern aus einer in der Fahrbahn verlegten Sendeantenne. Herr Schmidt fährt in einer Kolonne von Fahrzeugen, die alle den Befehlen des Leitsystems folgen. Lautlos gleitet der Wagen dahin – dank verbesserter Schalldämpfer und Motorkapsel. Der Bord-Computer wird ihn rechtzeitig durch optische und auch akustische Signale informieren, wenn er kurz vor „seiner“ Ausfahrt ist. Als Herr Schmidt sich wieder auf der Bundesstraße befindet, will er die letzten Kilometer noch schnell „aufdrehen“, um rechtzeitig in der Firma zu sein.

Warnung durch Abstandswarner

Bei diesem „Aufdrehen“ wäre es fast zu einem Auffahrunfall gekommen. Der sonar-betriebene Abstandswarner hat Herrn Schmidt aber noch rechtzeitig gewarnt, so daß er entsprechend reagieren konnte. Bei seinem nächsten Wagen wird er sich eine Abstandswarnerung als Sonderausstattung einbauen lassen, das ist eine Kombination von Abstandshaltung mit Cruise Control, die bewirkt, daß die vom Fahrer vorgewählte Geschwindigkeit solange eingehalten wird, bis sich ein Hindernis in den Weg stellt, zum Beispiel ein langsam fahrender Vordermann. Dann bremst das Fahrzeug rechtzeitig ab und setzt sich hinter den Vordermann, bis die Strecke wieder frei ist oder der Fahrer von sich aus die Automatik überspringt. Was wäre wohl passiert, wenn er nicht rechtzeitig hätte bremsen können? – überlegt Herr Schmidt. Beruhigend der Gedanke, daß dann die in das Fahrzeug eingebaute passive Sicherheit voll zur Geltung gekommen wäre, das heißt Knautsch- und Deformationszonen, eine gezielt nachgebende Lenksäule, eine Sicherheitszone für Tank und Einfüllstutzen, der halbautomatische Sicherheitsgurt und die Kombination von „Gurt am Sitz“ und Sitzrampe, die das Wegtauchen der Fahrzeuginsassen bei einem Frontalaufprall verhindert, um nur einige der Sicherheitseinrichtungen des Wagens zu nennen.

Zahlreiche Verbesserungen

Herr Schmidt ist inzwischen auf dem Parkplatz seiner Firma angekommen. Er steigt aus und verriegelt sein Auto, zentral natürlich. Hätte er jetzt vergessen, das Radio oder das Licht auszuschalten, so hätte er abends immer noch eine betriebsbereite Batterie vorgefunden, denn die Stromversorgung des Fahrzeugs im Stillstand hätten Solarzellen zur Unterstützung der Batterie übernommen. Seit 20 Jahren fährt Herr Schmidt morgens ins Büro. 1980 trat er in die Firma ein. Seitdem hat er fünf Automobile gehabt. Wenn sich in dieser Zeit auch grundsätzlich nichts an der Bedeutung des Autos für den Menschen geändert hat, so sind inzwischen doch zahlreiche Detail-Verbesserungen durchgeführt worden, die dem Autofahrer immer wirksamere Hilfen an die Hand gegeben haben.

Gr.

HEUTE UND MORGEN

TECHNIK IM AUTO

Bord-Computer (Verbrauch momentan, Verbrauch im Schnitt, Geschwindigkeit, Reichweite, Außentemperatur usw.)

Spracheingabe: einfache Befehle, zum Beispiel für Sitzverstellung oder Radiosenderwahl.

Abstands- und Rückfahrwarnung mittels Sonor.

Abstandswarner = Kombination von Abstandshaltung und Cruise Control (Geschwindigkeitsregler).

Automatisches Verkehrsleitsystem.

Infrarot-Eingabe von Straßensignalen.

Stromerzeugung bei Stillstand des Fahrzeugs durch Solarzellen zur Unterstützung der Batterie.

Elektronische Temperaturregelung unter Berücksichtigung der Wärmestrahlung.

Wärmereflektierende Glasscheiben.

Metallbedämpfte und elektrisch heizbare Kunststoffscheiben.

Heizbare Sitze mit Zeitschaltung.

Automatische Sitz- und Lenkradschaltung.

„Fuel/Ignition Management“ – Elektronische Zündung plus Einspritzanlage.

„Motor/Getriebe Management“ – Zentrale Regelung von Motor und Getriebe.

Stop-Start-System und Schubabschaltung.

Hydro-Pneumatische Federung.

CVT = Das stufenlose Getriebe.

Anti-Schlupf-Vorrichtung und Automatisches Blockierverhinderungssystem.

Kombination von „Gurt am Sitz“ und Sitzrampe, die das „Wegtauchen“ der Fahrzeuginsassen bei Frontalaufprall verhindert.

Umfassende aktive und passive Sicherheit.