

# OPEL POST



Zeitschrift 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 Gewissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht – Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen. – Fernsprecher: 06142-664879 (Fernschreiber: 41 239) – Hausapp.: 4879 oder 3387 – Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

## AUS DEM INHALT

Opel-Schule Saragossa .....	3
Neu: Chevette .....	4
Dies + Das .....	4
Fahrgemeinschaften .....	5
Jubilarefeier .....	6
Benzin-Spartest .....	8
VV-„Formularmuffel“ .....	9
Unfallgeschehen 1979 .....	10
Neues Rohrbiegeverfahren ....	11
KFZ-Technik: Overdrive .....	12
Kundendienstserie .....	14
Rund ums Auto .....	15
Unsere Jubilare .....	16
Wir gedenken .....	17
Beobachtungen .....	17
Werk Bochum .....	18
Werk Kaiserslautern .....	22
Personalien .....	23
Auto-Statistik .....	24

## TITELBILD

Stahlschiebedächer erfreuen sich zunehmender Beliebtheit, auch das Vario-Dach aus dem Sonderausstattungsprogramm aller Kadett-Limousinen, das vor einiger Zeit in zwei Varianten (Stahl oder getöntes Hartglas) auf den Markt gekommen ist. Frischluftfans wie die junge Dame auf dem Titelbild wissen zu schätzen, daß es mittels eines Handrades ausgestellt oder ganz herausgenommen werden kann.

## ZUR AKTUELLEN DISKUSSION

# Neue technische Konzeptionen

*Unser Unternehmen hat seit 1975 die gesamte Modellpalette völlig neu gestaltet. Die Bemühungen um sichere und umweltfreundliche Fahrzeuge werden konsequent weitergeführt. Höchste Priorität kommt verbrauchssenkenden Maßnahmen zu. Das Ergebnis sind ausgesprochen moderne Automobile, deren Konzeption genau in die heutige Zeit paßt.*

### VIELES IN ERPROBUNG

*Die aerodynamische Entwicklungsarbeit wird dazu führen, daß alle unsere Modelle einen Luftwiderstandsbeiwert von unter 0,4 haben werden. Für unsere größeren Fahrzeuge hat sich das Unternehmen sogar das Ziel von 0,35 gesetzt. Bezogen auf den heutigen Durchschnitts-Luftwiderstandsbeiwert aller europäischen Personenwagen von 0,44 bedeutet eine Reduktion auf 0,35 bei einer konstanten Geschwindigkeit von 160 km/h etwa 15 Prozent Kraftstoffeinsparung. Auch durch konsequente Gewichtsverringerung wird zur Verbrauchssenkung beigetragen.*

### LEICHTE MATERIALIEN

*Der Einsatz von Polyurethan und glasfaserverstärkten Kunststoffen wird zunehmen. Leichtere Materialien für Dämpfung und Innenausstattung sind in Erprobung, leichtere Seiten- und Heckscheiben in Vorbereitung. Die Firma hat Aluminiumbleche aus neuen Fertigungsprozessen bereits erfolgreich im Fahrversuch eingesetzt. Im Chassisbereich und im Antriebsstrang wird in Zukunft noch mehr Leichtmetall verwendet. Es wird an Bremsätteln und Bremszylindern aus Aluminium-Druckguß gearbeitet, und für Getriebegehäuse wird die Verwendung des noch leichteren Magnesiums untersucht. Leichtere Räder aus hochfestem Aluminiumblech und Vorderachsenlenker aus Alu-Schmiedeteilen sind gleichfalls in Erprobung.*

*Der Vereinfachung von zukünftigen Kraftstoff-Einspritzanlagen schenkt die Firma ebenfalls besondere Beachtung, um durch kostengünstigere Systeme einen erweiterten Einsatz zu ermöglichen. Elektronische Zündanlagen werden bei allen unseren Modellen Eingang finden. Bei der Gestaltung von Instrumententafeln eröffnet die Elektronik interessante Perspektiven. Vollelektronische Instrumente verknüpfen auf einfache Weise analoge und digitale Darstellung und werden zur Zeit auf ihre Verwendungsmöglichkeiten untersucht.*

### ALTERNATIVKRAFTSTOFFE

*Das erklärte Ziel, den Kraftstoffverbrauch weiter zu senken, führt auch zu neuen Triebwerkskonzepten. Zur Zeit werden Motoren entwickelt, die sich durch maximales Drehmoment bei relativ niedriger Motordrehzahl auszeichnen; sie arbeiten näher am optimalen Betriebsbereich und sind sparsamer und leiser. Auch an den Verwendungsmöglichkeiten von Alternativkraftstoffen (zum Beispiel Methanol) wird konsequent weiter gearbeitet. Für Rekord und Comodore ist seit kurzem ein Overdrive-Getriebe auf dem Markt, und weitere Planungen sind auf geringeren Verbrauch ausgelegte Getriebe- oder Achsübersetzungen und eine kraftstoffsparende Wandlerüberbrückung bei den Automatik-Getrieben. Auch für kleinere Modelle wird wahlweise ein Fünfganggetriebe entwickelt.*

### SACHLICH ANGEHEN

*Bestimmte Erwartungen wird man kurzfristig nicht erfüllen können. Man muß die Dinge sachlich angehen und festhalten am Machbaren, das sich dem Wünschenswerten aber immer stärker annähern wird. Dazu bedarf es einer soliden und schrittweisen Weiterentwicklung, die jedoch ihre Zeit erfordert.*

## Neuer Standort für Opel-Denkmal

Vor etwa drei Wochen hat das Denkmal des Werksgründers Adam Opel seinen Standort gewechselt. Über 43 Jahre stand die von Bildhauer Erich Hub gestaltete Statue gegenüber der Schmiede an der Ecke Weisenauer- und Mainzer Straße, bevor sie jetzt von der Stadt Rüsselsheim mit tatkräftiger Unterstützung unserer Firma in neuer Umgebung auf dem Rüsselsheimer Bahnhofsvorplatz ihren Platz fand. Das Denkmal, das man vor seiner



Verlagerung sorgfältig in einer Werkstatt unseres Unternehmens restauriert hatte, wurde aus Anlaß des 100. Geburtstages des Werksgründers und des 75jährigen Firmenjubiläums im Jahre 1937 enthüllt. Ende September wurde die überlebensgroße Bronzestatue auf dem neugestalteten Rüsselsheimer Bahnhofsvorplatz, wenige Meter vom Hauptportal entfernt, aufgestellt.

## Kurz berichtet

Im Gesamtunternehmen waren Ende September 61.895 Mitarbeiter beschäftigt. (Ende September 1979 waren es 67.558.)

Auch für Oktober mußte für bestimmte produktionsabhängige Abteilungen Rüsselsheims Kurzarbeit angekündigt werden und auch für November wurde Kurzarbeit beantragt.

Einen „Ascona 400 Basis“, dessen unverbindliche Preisempfehlung um rund DM 10.000,— unter dem bisherigen 400er Preis liegt, gibt es

jetzt für Sportfahrer, die sich ein hochkarätiges Rallye-Auto präparieren wollen.

Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bietet die Firma ab 1. Oktober neue Sondermodelle der Baureihen Ascona, Rekord und Commodore an und erhöht die Preisvergünstigung einiger bereits im Angebot befindlicher Sondermodelle.

Die Gratifikationsregelung für 1980 wurde Anfang Oktober vereinbart und inzwischen bekanntgegeben.

Das Vorschlagswesen in Rüsselsheim führt vom 15. Oktober an eine

Werkbeaktion durch, bei der jeder Einsender ein Präsent erhält. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen.)

Auf der Jugendversammlung in Rüsselsheim am 7. Oktober sah die Tagesordnung Berichte der Jugendvertretung, der Gesamtjugendvertretung sowie eine Aussprache vor.

Auf dem Pariser Autosalon vom 2. bis 12. Oktober war unser Unternehmen mit seinem kompletten Produktionsprogramm vertreten.

Mit dem Konzert am 3. Oktober anläßlich des Rüsselsheimer City-Festes endete die Konzertsaison 1980 des Opel-Werksorchesters.

## Opel Firmenschule in Saragossa

Am südwestlichen Stadtrand von Saragossa befindet sich eine moderne, großzügig ausgestattete spanische Privatschule (LICEO EUROPA) mit zur Zeit 1.100 Schülern. Hier konnte durch Neubauten ein GM-Firmen-Schulkomplex angegliedert werden: für die Kinder der amerikanischen GM-Mitarbeiter eine amerikanische Schule, für die Kinder deutscher Mitarbeiter die „Adam Opel Firmenschule Saragossa“, für die 11 Klassenräume gebaut wurden; der Unterricht für das Schuljahr 1980/81 konnte pünktlich am 15. September beginnen!

Die übrigen Schuleinrichtungen wie Werk- und Musikräume sowie Labors für den naturwissenschaftlichen Unterricht (Physik, Chemie, Biologie), Sportplatz, Sporthalle — ein Schwimmbassin ist in der Planung — können selbstverständlich mitbenutzt werden.

Die Firmenschule wird von der ständigen Kultusministerkonferenz (KMK) in Bonn anerkannt werden; diese Anerkennung (zunächst bis zur Klasse 10 — Mittlere Reife — beantragt) bedeutet unter anderem alle Zeugnisse dieser Schule haben in Deutschland Gültigkeit und berechtigen zum weiteren Schulbesuch beziehungsweise zum anschließenden Studium.

Ein Informationsblatt über die Schule gibt Auskunft über den Unterricht und alle mit dem Schulbesuch zusammenhängende Fragen und Probleme. Es ist erhältlich im Büro der Personalentwicklung, Tel. 2589.

Das Bild unten entstand am 15. September in Saragossa anläßlich der Eröffnung der „Adam Opel Firmenschule“ durch Dr. H. Hölterhoff, Leiter unserer Personalentwicklung (neben der Schülerin rechts).





Die Opel-Vertragshändler verkaufen seit Anfang Oktober die „Chevette“ in der Bundesrepublik Deutschland. Der von der englischen Schwesterfirma Vauxhall kommende Wagen ist dem von 1973 bis 1979 produziertem Kadett weitgehend baugleich. Vier Karosserie-Varianten einschließlich eines Schrägheckmodells sind lieferbar (Bild). Außerdem sind zwei Motoren wahlweise

## NEU AUF DEM MARKT CHEVETTE

im Angebot, darüber hinaus steht auf Wunsch eine Automatic zur Verfügung. Als einer der besonderen Pluspunkte des für den deut-

schen Markt neuen Automobils kann die umfangreiche Ausstattung gewertet werden – bei unverbindlichen Preisempfehlungen von DM 10.265,- bis DM 11.350,- je nach Modell. Deshalb dürfte die Chevette den besonders preisbewußten Käufer ansprechen, der zum gängigen Preis eines Kleinwagens ein Fahrzeug der nächstgrößeren Kategorie erwerben kann.

## Dies & Das

Die OPEL POST hat aufmerksame und kritische Leser, jüngstes Beispiel dafür der Titel eines Berichts im letzten Heft: „Lohnkosten – BRD weit vorn“. Das bei uns verpönte Kürzel „BRD“ hat bei zahlreichen Mitarbeitern Anstoß erregt. Bundesrepublik Deutschland müßte es heißen. Stimmt! Unachtsamkeit der Redaktion.

Wer hätte das gedacht: Andreas Wagner, Dirigent unseres Werksorchesters, tritt in den vorzeitigen Ruhestand und will dann seinem Nachfolger, Vinzenz Christ, Platz machen. Während der Jubilarfeier Ende September wurde der bevorstehende Wechsel an der Spitze des Orchesters offiziell bekannt. Für viele kaum zu glauben: Andreas Wagner wirkt wie ein Endvierziger, aber nicht wie ein Fastsechziger. So kann der Schein trügen.

Einer sitzt während der Arbeitspause, wenn es das Wetter zuläßt, häufig auf einem Stühlchen im Freien, er genießt die Herbstsonne und liest in einem Buch. Bei näherem Hinsehen erkennt man, daß seine Lektüre aus der Werkbücherei stammt. Man sieht, auch für Pausenlektüre ist bei uns gesorgt. 38.000 Bände gibt es zur Zeit in den zwei Ausleihen der Werkbücherei. Da sollte für jeden Geschmack etwas dabei sein. Man sollte sich einmal informieren, denn Umsehen kostet nichts, und Ausleihen auch nichts.

In einem Verbesserungsvorschlag heißt es: „Die Flurförderer werden von Produktionsmitarbeitern vielfach als ‚Abfalltransportband‘ benutzt. Das Reinigen der Förderer erfordert einen erheblichen Aufwand an Zeit und die Abfälle verschmutzen das Band, so daß die vorbeugende Wartung erschwert wird.“ Der Einsender schlägt vor, darauf in der OPEL POST hinzuweisen, was hiermit geschehen ist.



## Gesamtjugendvertretung

Neben den Jugendvertretungen der einzelnen Werke (wir berichteten nach der kürzlichen Wahl bereits darüber) hat sich in der Zwischenzeit die ebenfalls im Betriebsverfassungsgesetz vorgesehene Gesamtjugend-Vertretung konstituiert, die sich hauptsächlich um Belange junger Mitarbeiter kümmert, die von unternehmensweiter Bedeutung sind.

Rolf Nutzenberger (Bild) vom Werk Kaiserslautern ist Vorsitzender, Jürgen Leber vom Werk Rüsselsheim sein Stellvertreter. Weitere Mitglieder der Gesamtjugend-Vertretung sind Martin Dochnahl, Werk Kaiserslautern, Andreas Behrendt, Werk Bochum, Jürgen Schulze,

Werk Bochum, und Axel Schenk, Filiale Berlin.

## REFERATE · BERICHTE

# Betriebsräte- Versammlung '80

Jedes Jahr im Herbst treffen sich Betriebsräte aus dem gesamten Unternehmen zu der im Betriebsverfassungsgesetz festgelegten Betriebsräteversammlung. Die des Jahres '79 fand bekanntlich in Kaiserslautern statt, in diesem Jahr war Rüsselsheim Ort der Tagung, und zwar am 13., 14. und 15. Oktober. Am Eröffnungstag gab die Stadt Rüsselsheim abends einen Empfang in der Aula der Kantschule, an dem neben Teilnehmern und Gästen

auch zahlreiche Vorstandsmitglieder des Unternehmens teilnahmen.

Im Mittelpunkt der Tagung stand der Bericht des Gesamtbetriebsrates, erstattet vom GBR-Vorsitzenden Rudi Hahn, der der Geschäftsleitung, den Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt gab, sowie das Referat des Aufsichtsratsmitgliedes Dr. Harald Fuchs und das des DGB-Landesvorsitzenden Jochen Richert. Dazu kamen Berichte aus den Betrieben, von Ausschüssen und Kommissionen, außerdem Resolutionen, Anträge und eine ausgedehnte Aussprache.

Die OPEL POST kommt in ihrer nächsten Ausgabe auf die Tagung zurück.



**Verkehrswirklichkeit:** Die direkte Verhaltensbeeinflussung muß vom dritten Lebensjahr des Kindes erfolgen. In vielen Familien kommt das Thema Verkehrserziehung zu kurz.

## FAHRGEMEINSCHAFTEN

# Was sind sie? – Was ist bei einem Unfall?

„Fahrgemeinschaften“ gewinnen zunehmend an Bedeutung. Um eine zu gründen, muß man zunächst Mitfahrer finden, die regelmäßig zur gleichen Zeit den gleichen Arbeitsweg haben. Bei Bildung einer Fahrgemeinschaft entsteht zwischen den Mitfahrern ein Vertragsverhältnis nach dem bürgerlichen Recht. Eine besondere Form ist dafür nicht vorgeschrieben; eine mündliche Absprache genügt deshalb.

Man kann vereinbaren, daß der Teilnehmer einer Fahrgemeinschaft seinen Wagen zur Verfügung stellt und die anderen ihm dafür einen Benzin- oder Betriebskostenbeitrag zahlen. Ihre Anteile dürfen aber zusammen nicht die gesamten Betriebskosten übersteigen, sonst wäre dies eine gewerbsmäßige Personenbeförderung wie bei einem Taxi und würde von der Kfz-Haftpflichtversicherung nicht gedeckt.

Natürlich können die Fahrgemeinschafts-Mitglieder ihre Autos auch wechselweise zur Verfügung stellen und dann auf das gegenseitige Auszahlen eines Kostenanteils verzichten. Ein An-

spruch auf Mitnahme zu einer bestimmten Zeit (und damit auf Schadenersatz, wenn man nicht mitgenommen wurde) besteht bei Fahrgemeinschaften üblicherweise nicht.

Bei einem Unfall hat das Bestehen einer Fahrgemeinschaft keinen Einfluß auf die allgemeinen gesetzlichen Schadenersatzansprüche der Geschädigten. Trifft den Fahrer der Fahrgemeinschaft am Unfall ein Verschulden, so ist er den Mitfahrern zwar ersatzpflichtig, doch zahlt letzten Endes der Kfz-Haftpflichtversicherer des Fahrzeughalters – dies wird in der Regel der Fahrer sein.

Allerdings haftet das Versicherungsunternehmen für die gegen den Fahrzeughalter bestehenden Ersatzansprüche nur im Rahmen der vereinbarten Deckungssumme. Deshalb sollte jeder Fahrzeughalter bei Gründung einer Fahrgemeinschaft prüfen, ob die von ihm vereinbarte Deckungssumme ausreichend ist. Im übrigen zahlt der Haftpflichtversicherer auch bei solchen Unfällen, in denen sich die Ersatzpflicht des Fahrzeughalters nicht aus Ver-

schulden, sondern aus der sogenannten „Betriebsgefahr“ seines Fahrzeuges ergibt; denn nach einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Köln vom 1. Februar 1978 stellt die tägliche wechselseitige Mitnahme von Arbeitskollegen zur Arbeitsstätte eine entgeltliche geschäftsmäßige Personenbeförderung dar. Ist der Unfall von einem anderen Fahrzeug verursacht worden, so ist die für dieses Fahrzeug bestehende Haftpflichtversicherung genau wie bei einem „normalen“ Unfall eintrittspflichtig.

Im übrigen besteht für versicherte Teilnehmer an einer Fahrgemeinschaft der gesetzliche Unfallversicherungsschutz entsprechend der Reichsversicherungsordnung, dem Beamtenversorgungsgesetz beziehungsweise dem Soldatenversorgungsgesetz. Danach bestehen Ansprüche für einen „Wegeunfall“ auch während eines Umweges zum Abholen des Mitfahrers, der gesetzlich versichert oder sonst berufstätig ist. Teilnehmer an einer Fahrgemeinschaft müssen also keine haftungs- oder versicherungsmäßigen Nachteile in Kauf nehmen.

# „Ohne Arbeit keine menschliche Existenz“

„Diese Jubilarfeier wird viele von Ihnen veranlassen, über den Sinn und Wert der Arbeit ganz allgemein nachzudenken. Unsere Kultur und Zivilisation, das Funktionieren und das Wohl unserer Gemeinschaft hängt von der Erfüllung von Pflichten ab; ohne Arbeit keine menschliche Existenz... Was für die Gesellschaft im allgemeinen gilt, hat natürlich auch Gültigkeit für das Unternehmen. Ein Unternehmen, das im harten Wettbewerb bestehen will, ist auf das zuverlässige Wirken seiner Mitarbeiter angewiesen. Und wir bei Opel können stolz darauf sein, eine Belegschaft zu haben, die sich durch Einsatz, Qualitätsarbeit und Loyalität auszeichnet. Zu dem Kern dieser Belegschaft zählen unsere älteren Mitarbeiter und in ganz besonderem Maße unsere



Blick in die Rheingold-Halle während des akademischen Teils.



Generaldirektor Robert C. Stempel begrüßt die mehr als 70 Jubilare mit 40jähriger Werkzugehörigkeit, hier den PEK-Direktor Friedrich W. Lohr.

Jubilare. Sie, meine lieben Jubilare, bilden gewissermaßen das Rückgrat des Unternehmens. Was Sie so wertvoll macht, sind nicht nur Ihr Pflichtbewußtsein und Ihre Treue, sondern auch in ganz besonderem Maße Ihre Erfahrung, die Sie täglich erneut unter Beweis stellen. Sie wissen, worauf es ankommt. Aufgrund Ihrer langjährigen Erfahrung können Sie, an welchem Arbeitsplatz Sie auch immer stehen mögen, völlig neue Probleme lösen. Und Sie sind der Garant dafür, daß das Unternehmen auch die schwierigsten Krisen meistern kann...“

Sätze aus der Rede von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt auf der Jubilarfeier am 27. September in der Mainzer Rheingold-Halle. Er dankte den Jubilaren für ihren Einsatz, ihre Loyalität und ihr jahrzehntelanges Wirken für die Firma. In diesen Dank schloß er auch die Ehefrauen der Jubilare ein, die durch ihre tägliche Fürsorge unmittelbaren Anteil an der Tätigkeit ihrer Männer bei Opel gehabt

hätten. Daß bei Jubilarfeiern die Vergangenheit lebendig wird, liegt in der Natur der Sache. Dr. Schlotfeldt streifte deshalb auch Geschehnisse vor 40 und 25 Jahren, als die Jubilare bei Opel eintraten und erinnerte an die Schrecken des Krieges und die Entbehrungen der Nachkriegszeit, aber auch an die Leistungen des Wiederaufbaus. Ein anderer Teil der Rede war der gegenwärtigen Situation gewidmet. Hierzu hieß es unter anderem:

„Wenn auch dunkle Schatten über der näheren Zukunft liegen, so besteht doch kein Grund zur Panik. Wir sind langfristig optimistisch. Die Tatsache, daß wir unser Investitionsprogramm planmäßig durchführen, ist Beweis dafür, daß wir letztlich doch zuversichtlich in die Zukunft blicken. Diese Investitionen sind erforderlich, um unsere Produkte zu verbessern, damit sie den künftigen Ansprüchen des Käufers gerecht werden. Diese Investitio-

nen sind auch erforderlich, um unsere Produktionsverfahren zu verbessern, damit wir unsere Produkte in dem härter werdenden internationalen Wettbewerb zu noch besserer Qualität und kostengünstiger anbieten können. Sie erfordern aber schließlich Mittel in Milliardenhöhe, die erst einmal erwirtschaftet werden müssen. Das ist in der augenblicklichen Marktsituation schwierig. Deshalb, und um die gegenwärtige Absatzflaute erfolgreich zu überwinden, sind zum Teil bittere Entscheidungen notwendig, die vielleicht nicht immer auf Verständnis in der Belegschaft stoßen. Diese Entscheidungen sind aber getragen von dem Willen, die finanzielle Basis des Unternehmens zu sichern; denn nur sie sichert die Arbeitsplätze von morgen. Sparen ist deshalb das Gebot der Stunde. Vor jeder Ausgabe muß jeder sich überlegen, ob sie für die Zukunftssicherung des Unternehmens notwendig ist...“



Die Redner der Jubilarfeier: Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, Betriebsratsvorsitzender Richard Heller und Jubilarsprecher Peter Jahn.

Für den Betriebsrat übermittelte danach dessen Vorsitzender, Richard Heller, herzliche Grüße an die Jubilare. Daß die Welt verändert, daß gesellschaftlicher Fortschritt erreicht worden sei, sei nur durch die menschliche Arbeit ermöglicht worden. Auch Richard Heller erinnerte an die Unterstützung, die die Männer durch ihre Frauen erfahren hätten, die dafür Respekt und Dank verdienten. Der Betriebsratsvorsitzende ging ebenfalls auf die Lage des Unternehmens ein und betonte, die Zeiten der stürmischen Zuwächse seien vorbei. Zu diesen Problemen kämen ständig neue, unter anderem durch die schnelle Entwicklung der Elektronik. Richard Heller dazu:

„In dieser Entwicklung kann gleichzeitig Segen und Fluch liegen. Deshalb ist es wichtig, daß wir erkennen, daß die Wirtschaft kein autonomes Gebilde ist. Die Wirtschaft hat nicht nur Interessengruppen zu dienen, sondern sie ist zum Wohle aller arbeitenden Menschen da. Deshalb müssen wir sehr hellhörig sein, wenn uns



**Blumen für Andreas Wagner, der demnächst in den Ruhestand tritt, überreicht von Margitta Krafczyk, Kulturabteilung, die an diesem Abend die Moderation übernommen hatte. — Daneben Andreas Wagner, der seinen Nachfolger als Leiter des Werksorchesters, Vinzenz Christ, vorstellt.**



Welt in der Bereitschaft zur Leistung keinen rechten Sinn mehr, von Opfern gar nicht zu sprechen. Enttäuschung, mangelndes Interesse, auch Ratlosigkeit kenn-

ihre Probleme einmal vortragen, ohne daß sie gleich unterbrochen werden. Ich darf Sie bitten, schon morgen damit anzufangen . . . ”



**Die Big Band des Werksorchesters unter Leitung von Vinzenz Christ spielt zum Tanz.**

konervative Rezepte zur wirtschaftlichen Gesundung angeboten werden. Wirtschaftlicher Fortschritt ist nur dann Fortschritt, wenn er nicht zum sozialen Rückschritt führt. Genau dies sollen wir auf einer Jubilarefeier sagen, denn letztendlich haben Generationen ihre Arbeitskraft und ihren Verstand nicht dafür eingesetzt, daß an dem sozialen Aufbau gerüttelt wird . . . ”

zeichnen das Empfinden vieler junger Menschen in unserer Zeit. Teilweise sind wir nicht ganz unschuldig daran . . . ”

Die Älteren sollten den jungen Menschen ein Beispiel guter Zusammenarbeit geben. „Nehmen wir uns die Zeit, etwas länger bei unseren jüngeren Kollegen zu stehen; bemühen wir uns, im Gespräch mit ihnen etwas genauer hinzuhören, lassen wir sie

Nach den Ansprachen erhielten alle Jubilare mit 40jähriger Werkszugehörigkeit als Präsent der Stadt Mainz einen Originaldruck der Gutenbergbibel.

Der akademische Teil dieser zweiten Jubilarefeier 1980 mit Jubilaren, Ehepartnern und Gästen fast 1.200 Teilnehmer, wurde musikalisch umrahmt vom Großen Werksorchester unter Leitung von Andreas Wagner, der an diesem Abend zum letzten Male den Taktstock hob. Er macht vom vorzeitigen Pensionierungsprogramm Gebrauch und tritt demnächst in den Ruhestand. Seine Verdienste um das Werksorchester wurden von der Moderatorin herausgestellt, und die Festversammlung verabschiedete ihn mit herzlichem Beifall. — Während des Essens musizierte eine Streichergruppe unter Jakob Schultheis. Dann übernahm Vinzenz Christ, der Nachfolger von Andreas Wagner, das musikalische Kommando und spielte mit der Big Band des Werksorchesters zum Tanz auf. Die Auftritte der Stargäste Gene Williams und Lena Valaitis waren Höhepunkte des bunten Programms.

Als letzter Redner trat Peter Jahn, Leiter der Abteilung Ausbildungsmaßnahmen für Mitarbeiter aus den neuen GM-Werken in Europa, als Sprecher der Jubilare ans Mikrofon. Er dankte für die Feier und die anerkennenden Worte seiner Vorredner. Es sei sehr schwer, die Ereignisse von 25 oder gar 40 Jahren richtig einzuordnen. Jahn verglich die Verhaltensweise der älteren Generation mit der der jüngeren. Die „Wir-Haltung“ der Älteren zur Bewältigung der großen Aufgaben sei bei jungen Menschen nicht oder kaum vorhanden. „Sie sehen in einer konsumorientierten, wenig gemeinschaftsbezogenen, hektischen und vielfach gefühlsarmen



**Stargäste des Abends waren die Sänger Gene Williams und Lena Valaitis, die immer wieder auf die Bühne gerufen wurden und viele Zugaben geben mußten.**

# Auch schnelle Autos sind keine „Säufer“

Was jeder Fachmann weiß, bestätigte jetzt erneut ein großer Benzin-Spartest, daß auch schnelle und starke Autos keine „Säufer“ sind, wenn man entsprechend fährt. An dem Test, von „AvD“ und „Bild am Sonntag“ ausgerichtet, beteiligten sich 13 Autofahrer, Prominente und Normalverbraucher. Unter den Prominenten die Sängerin Dunja Rajter und der Komiker Mircea Krishan sowie, er durfte natürlich nicht fehlen, Sprit-Sparweltmeister Hans-Gerd Fischer aus Fischbach im Taunus, der vor einigen Wochen mit 5,23 l/100 km auf der Strecke Flensburg – Weil am Rhein an der Schweizer Grenze und zurück bis Frankfurt einen sensationellen Sprit-Sparrekord aufgestellt hatte. (Wir berichteten darüber.)

Schuhe und Strümpfe ausgezogen hatte und den Wagen wie ein rohes Ei behandelte. Er landete mit einem Mehrverbrauch von nur zwölf hundertstel Litern auf Platz 2.

schluß: „Wichtigstes Hilfsmittel zum Sparen ist das Gaspedal. Jeder unnötige Tritt, jedes Aufheulen des Motors kostet Sprit. – Verkehrssituationen vorhersehen. Zum Bei-



Start zum großen Benzinspartest von „AvD“ und „Bild am Sonntag“ mit 13 Rekord 2,0 S auf unserem Werksgelände.



Prominente Testfahrer: die Sängerin Dunja Rajter und der Komiker Mircea Krishan. Beide hatten etwas Pech, weil sie längere Zeit hinter langsamen Traktoren herfahren mußten.



Alle Teilnehmer gingen auf identischen Opel-Rekord 2,0 S an den Start. Die Tankdeckel waren plombiert. Vor ihnen lagen 206 Kilometer: Autobahn, Steigungs- und Gefällstrecken im Taunus, enge Ortsdurchfahrten und vielbefahrene Landstraßen. Doch der „Meister“, der Mann mit dem „Samt-Gasfuß“, war nicht zu schlagen. H. G. Fischer fuhr gleichmäßig, vorausschauend, behutsam – aber doch nicht im Schleichtempo. Er brauchte 5,65 l/100 km. Durchschnittsgeschwindigkeit: knapp über Tempo 50.

Doch er wurde hart bedrängt von Theodor Beem aus Essen, der

Die AvD-Kontrolleure unter Leitung von Manfred Just errechneten für Beem (33) 5,71 l/100 km. Beste Fahrer war die 22jährige Angelika Mehringer aus Mühlbach in Bayern, die genau wie die anderen Teilnehmer, aus Tausenden von Zuschriften von der „Bild am Sonntag“-Redaktion gezogen wurde. Sie belegte Platz 4 mit 6,05 l. Pech hatten Dunja Rajter und Mircea Krishan.

Beide erwischten ausgerechnet auf einer „benzinsparenden“ langen Gefällstrecke langsame Traktoren als Hindernisse. Dunja: „Trotzdem hat es Riesenspaß gemacht.“

„Sparmeister“ Fischer zum Ab-

spiel an eine rote Ampel nicht schnell heranfahren und dann stark abbremsen, sondern den Wagen schon vorher ohne Gang rollen lassen. – Rechtzeitig hochschalten.

Gänge nie bis zum ‚Gehtnichtmehr‘ ausdrehen. – Bei längeren Stopps (Ampeln, Bahnschranken) Motor abstellen.“ – Gute Ratschläge, die jeder Autofahrer beachten sollte. „Mach mit, spar Sprit!“



„Gute Fahrt!“ Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde verabschiedet Sprit-Sparweltmeister Hans-Gerd Fischer, der auch aus diesem Test als Sieger hervorging.

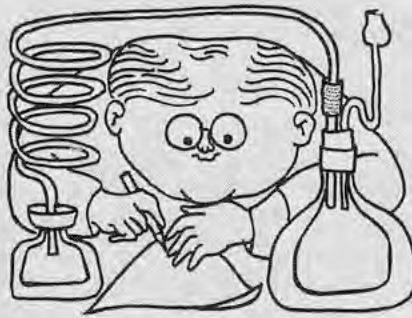


# Bürokratismus in unserem Vorschlagswesen?

„Was für ein Papierkrieg, richtiger Bürokratismus“. So hat schon mancher Mitarbeiter gestöhnt, wenn er längere Zeit nichts von seinem Verbesserungsvorschlag gehört hat. In vielen Fällen sind die Einsender nicht ganz unschuldig an der langen Bearbeitungszeit, zum Beispiel, wenn das VV-Formular falsch oder unvollständig ausgefüllt wurde. Gleich beim Eingang in der Abteilung Vorschlagswesen beginnen die Schwierigkeiten, wenn zum Beispiel Abteilungsnummer, Stammnummer und Geburtsdatum fehlen oder irrtümlich falsch angegeben wurden. Da die Vorschlagsformulare über die Datenverarbeitung laufen und von ihr registriert werden, sind diese Angaben unbedingt zur Eingabe notwendig.

## UNBEDINGT ANGEBEN

Aber die Vorschläge sollen ja nicht nur registriert, sondern hauptsächlich auf ihre Brauchbarkeit hin untersucht werden. Dazu muß der Prüfer des zuständigen Fachbereiches wissen, welches Teil oder Verfahren gemeint ist, das geändert werden soll. Das



heißt: Teil-Nummer, Teil-Name, Operations-Nummer, Standort, der Typ, die Maschine, die Abteilung, der Bau und das betroffene Werk müssen unbedingt angegeben werden, wenn der Vorschlag rasch bearbeitet werden soll.

## FEHLBEURTEILUNG

Wenn diese Angaben fehlen oder unvollständig sind, wird ein Prüfer den Vorgang in der Regel noch einmal zurückstellen. Wird der Vorschlag dennoch geprüft, kann es zu Fehlbeurteilungen kommen, und der Einsender ist wegen der Mißverständnisse verärgert. Der Vorschlag muß reklamiert werden, obwohl er schon längst hätte abgeschlossen sein können. Oftmals müssen die Prüfer von den Einsendern über

deren Idee nähere Auskünfte einholen, um das Bild zu vervollständigen. Doch sie schauen oft vergeblich nach der Telefonnummer auf dem Formular, weil der Einsender vergessen hat, diese oder den Namen des Vorgesetzten anzugeben, was zur Folge hat, daß der Vorschlag zur Seite gelegt wird oder an den Einsender zurückgeschickt werden muß.

## BITTE AN EINSENDER

Um dies alles zu vermeiden, hat das Vorschlagswesen eine große Bitte an alle Einsender: Füllen Sie die Vorschlagsformulare genau und sorgfältig aus und geben Sie zu der vorgeschlagenen Idee soviel Informationen wie möglich. Dies liegt in Ihrem eigenen Interesse, denn Sie beeinflussen mit Ihren genauen Angaben die Schnelligkeit und Gründlichkeit der Prüfung. Mit anderen Worten: Schnelligkeit und Ergebnisse der Prüfung hängen nicht zuletzt von den genauen Angaben auf dem Formular ab. „Formularmuffel“ dürfen sich nicht wundern, wenn sie nicht rasch und in ihrem Sinne „bedient“ werden.

Wi.

## ENERGIESPARIDEE

# Einfach ein Druckschalter



Verbesserungsvorschläge, auch solche, die Energieeinsparungen betreffen, sind in den meisten Fällen nicht das Ergebnis rein zufälliger Entdeckungen. Sie beruhen vielmehr vorwiegend auf einer aufmerksamen Beobachtung aller Arbeitsabläufe rings um den Arbeitsplatz der betreffenden Einsender. Ein Beispiel hierfür liefert auch Mitarbeiter Theo Weller, Kolonnenführer bei den Rohrschlossern. Um seinen erfolgreichen Verbesserungsvorschlag verstehen zu können, muß man zunächst wissen, daß verschiedene Getriebeteile in der Härtereie M 55 nach dem Härten in einem Ölbad in einer Waschmaschine gewaschen werden, deren Washwasser mit Gasbrennern erwärmt und mit vier Pumpen in der Waschmaschine umgewälzt wird. ➔



Mitarbeiter Theo Weller fiel auf, daß die Pumpen eingeschaltet waren, auch wenn keine Teile durch die Maschine liefen. Er überlegte sich, wie man die Pumpen bei leerlaufender Maschine abschalten könne. Das Ergebnis seiner Überlegungen war der Vorschlag, am Ofeneinlauf einen Druckschalter anzubringen, der durch die dagegenlaufenden Roste die Pumpen einschaltet und über ein Zeitrelais, nach einer eingestellten Zeit, wieder ausschaltet. Durch diesen angenommenen Vorschlag wird nicht nur Strom für die Pumpen, sondern auch Gas für die Erwärmung des Wassers, das durch die ständige Umwälzung schneller abkühlt, eingespart, nicht zu vergessen die verringerten Instandhaltungsarbeiten. Theo Weller konnte für diese gute Idee eine ansehnliche Prämie in Empfang nehmen.

Unser Bild auf Seite 9 zeigt ihn an der Waschmaschine. Im Vorder-

grund der von ihm vorgeschlagene Druckschalter, der die Pumpen einschaltet.

## Prominenz im Opel

Senator und Monza, unsere beiden Flaggshippe, haben sich die Zuneigung vieler Prominenter erworben. So fahren neben zahlreichen anderen Max Schmeling, die Schauspieler Harald Leipnitz, Carl-Heinz Schroth und Fritz Eckardt, der Wiener „Tatort-Kommissar“, Fußballspieler „Ente“ Lippens und der Ex-Radprofi Rudi Altig den Senator, während Radsport-Weltmeister Uwe Bolten, Radprofi und Olympiasieger 1976 Gregor Braun und der Damentrainer des Deutschen Skiverbandes Klaus Meyr sich für den Monza entschieden haben. Der Olympiadritte 1976 im Reckturnen Eberhard Gienger tanzt etwas aus der Reihe; er fährt einen Manta GTE.

## Viele Pendler

Rund 7,7 Millionen oder knapp ein Drittel der Erwerbstätigen in der Bundesrepublik arbeiten nicht in ihrer Wohngemeinde. Dies ist das Ergebnis einer Untersuchung des Bundesverkehrsministeriums. Der Zeitaufwand für den Hinweg zum Arbeitsplatz beträgt für drei von zehn erwerbstätigen Pendlern etwa 10 bis 20 Minuten und für 27 Prozent rund 20 bis 30 Minuten. Fast jeder zweite Pendler muß bis zur Arbeitsstätte 10 bis 24 Kilometer zurücklegen. Mehr als zwei Drittel der Pendler benutzen den PKW, 14 Prozent den Bus und nur 6 Prozent die Eisenbahn.

## UNFÄLLE '79

### Ältere Mitarbeiter sind vorsichtiger

Aus redaktionellen Gründen können wir erst in diesem Heft auf den vor einiger Zeit herausgekommenen Jahresbericht '79 der Arbeitssicherheit des Werkes Rüsselsheim eingehen. Danach zeigte die Unfallhäufigkeit einen annähernd gleichen Stand wie im Vorjahr, während die Unfallschwere abnahm, und zwar um 10 Prozent. Von 2.806 meldepflichtigen Unfällen, das sind alle Unfälle, die eine Abwesenheit von

mehr als drei Kalendertagen zur Folge haben, entfielen auf die Lohnbelegschaft 2.225 Betriebsunfälle und 503 Wegeunfälle, auf die Gehaltsbelegschaft 48 Betriebsunfälle und 30 Wegeunfälle. Bezogen auf 1.000 Werksangehörige wurden 66 Unfälle gezählt. Der Gesamtdurchschnitt aller bei der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft versicherten Firmen mit 106 Unfällen je 1.000 Beschäftigte lag damit wesentlich höher. 1979 gab es erfreulicherweise keinen tödlichen Betriebsunfall.

Besondere Unfallschwerpunkte waren Unfälle, die mit beziehungsweise an Transportmitteln verursacht wurden; insgesamt waren es 478 Unfälle dieser Art oder 21,5 Prozent aller Unfälle. Sehr deutlich nahm die Unfallhäufigkeit mit zunehmender Betriebszugehörigkeit ab; die älteren Mitarbeiter sind vorsichtiger. Die Zahl der Wegeunfälle — 533 — stieg 1979 gegenüber dem Vorjahr um 16 Prozent an, zwei verliefen tödlich. 50,9 Unfälle je 1.000 Mann entfielen auf Motorrad- und Mopedfahrer, 22,3 auf Fahrradfahrer, 6,3 auf PKW-Fahrer, 4,3 auf Eisenbahnbenutzer, 5,6 auf Fußgänger und 1,4 auf Omnibusbenutzer.

## AUSBILDUNGSBERUFE

### Die Bürogehilfin

Unter dieser etwas untertreibenden Berufsbezeichnung wird bei uns der weibliche Büronachwuchs ausgebildet. Denn ohne qualifizierte Mitarbeiterinnen im Büro funktioniert kein Unternehmen. Die erwünschte Vorbildung für diesen Beruf ist der Abschluß der Sekundarstufe II be-



## Aufgelesen

*Es sagte ein Abteilungsdirektor beim Diktat: „Anrede wie immer, übliche Einleitung. Ihr Schreiben vom Soundsovielten dankend und so weiter. Leider können wir im Augenblick nicht bla, bla, bla. Wir hoffen aber pi, pa, po. Schluß wie gehabt. Und jetzt lesen Sie mir das Ganze noch mal vor.“ Aus „Reader's Digest“.*

ziehungsweise der Berufsfachschulabschluß, berücksichtigt wird aber auch ein guter Hauptschulabschluß. Die Ausbildung dauert zwei Jahre; Ausbildungswerke sind Rüsselsheim und Bochum.

Die Ausbildung reicht vom Briefschreiben nach Diktat oder allgemeinen Aufgaben bis zur Terminüberwachung, von der Auftragsabwicklung mit Bank, Post und Bahn bis zur Ausführung rechnerischer und statistischer Arbeiten. Dazu kommt ein Fachunterricht in Stenografie und Maschinenschreiben, Buchhaltung und Wirtschaftsrechnen. Die theoretischen Kenntnisse werden in der Berufsschule vermittelt, die praktische Seite ihres Berufes lernt die angehende Bürogehilfin in verschiedenen Unternehmensbereichen kennen.

Die mit Erfolg beendete Ausbildung ist eine gute Grundlage zum Aufstieg zur Steno-Sekretärin oder Abteilungsleiter-Sekretärin. Allerdings sind dafür neben einer guten Allgemeinbildung perfekte Fremdsprachen-Kenntnisse (auch in Stenografie) Voraussetzung, die man sich zusätzlich erwerben kann.

*Der richtige Beruf gibt dem Leben Sinn und Inhalt. „Ich will Stewardess, Pilot, Lokomotivführer oder Förster werden“ ist schnell gesagt. Aber wenn sich die Schulzeit dem Ende nähert und eine Entscheidung getroffen werden muß, kommen oft Zweifel und Fragen auf. Deshalb ist es gut, sich eingehend über die Vielfalt der Berufe zu informieren, bevor man sich auf einen Jugendtraum versteift. Es gibt immer einen Beruf, der den eigenen Anlagen und Fähigkeiten am meisten entspricht. Das war auch der Sinn unserer Serie „Ausbildungsberufe bei Opel“. Die 18 gewerblichen, technischen und kaufmännischen Berufe, in denen in unseren drei Werken ausgebildet wird, haben wir in den Heften dieses und des letzten Jahrganges vorgestellt. Gedacht war diese Serie nicht nur als Hilfe für Jugendliche, sondern auch für Eltern, die sich mit den Berufsproblemen ihrer Sprößlinge befassen und in den einzelnen Beiträgen – wie wir wissen – eine gute Unterstützung für häusliche Gespräche und Diskussionen sahen.*

**WAS EIN AUSPUFFROHR WERDEN WILL ...**

## Neues Rohrbiegeverfahren

Wichtige Teile bei der Automobilherstellung sind Rohre, so zum Beispiel Auspuff- oder Kraftstoffeinfüllrohre. Diese Rohre können, bedingt durch die Konstruktion des Autos, nicht gerade verlaufen; aus geraden Rohrteilen müssen also im Verlauf eines Fertigungsverfahrens kompliziert geformte Rohrteile gebogen werden; eines der Auspuffrohre, wie es für Wagen unserer Produktion verwendet wird, hat zum Beispiel sechs Bögen in verschiedenen Ebenen mit unterschiedlichen Biegewinkeln. Diese Fertigungsabläufe erfolgen im Rüsselsheimer Werk in der Produktion mit Hilfe von Rohrbiegemaschinen.

Mit konventionellen Maschinen ist ein großer Teil der Rohrfertigung Handarbeit, die hohen körperlichen

Rohr ohne Kraftaufwand in die Spannpatrone eingelegt.

Nach dem Einlegen wird der Startknopf betätigt, das Teil wird automatisch in die Maschine eingezogen und die – bei diesem Auspuffrohr – erforderlichen sechs Bögen werden von einem programmierten Speicher abgerufen. Das Biegen der verschiedenen Bögen läuft automatisch ab, ohne daß das Werkstück während der Operation manuell in eine andere Position gebracht werden muß, wie es bei dem alten Biegeverfahren immerhin noch fünfmal nötig ist. Außerdem besteht beim Verschieben und Drehen des Werkstückes an den nicht entgrateten Rohrenden auch Verletzungsgefahr, die bei dem neuen Verfahren auf ein Minimum redu-



Mitarbeiter Hans Corrigox am neuen Rohrbiegeautomaten.

Kraftaufwand erfordert, außerdem sind die in der Rohrfertigung Beschäftigten an ihrem Arbeitsplatz starker Belästigung durch Schmutz und Lärm ausgesetzt. Mehrere Gründe also, um mit Hilfe moderner Technik hier Abhilfe zu schaffen. Als Ergebnis dieser Entwicklung läuft seit einiger Zeit im K 48 ein Rohrbiegeautomat, dessen Produktionsweise für die dortigen Mitarbeiter eine wesentliche Arbeitserleichterung mit sich bringt. Bei der alten Fertigungsmethode muß das Rohrteil mit großem Kraftaufwand über einen Biegedorn geschoben und positioniert werden; bei dem neuen Rohrbiegeautomaten dagegen wird das zu biegende gerade

ziert werden konnte. Nach abgeschlossener Operation wird das Werkstück manuell aus der Maschine entnommen und abgelegt.

Formabweichungen treten im Gegensatz zu den früheren Biegeverfahren kaum auf, die Rückfederung der Bögen wird automatisch kompensiert. Alle gebogenen Teile können abschließend noch unter Verwendung einer elektronischen Meßmaschine mit den eingegebenen Zeichnungswerten verglichen werden, eventuelle Korrekturen werden automatisch ausgeführt. So wird mit dem neuen Rohrbiegeverfahren auch eine weitere Qualitätsverbesserung unserer Produkte erreicht.

# Jetzt auch mit Overdrive (O.D.)

Seit August dieses Jahres werden der Rekord 20 N, 20 S und 20 E sowie der Commodore 2,5 S wahlweise mit einem Overdrive Getriebe angeboten. In Zeiten der Ölknappheit und der stetig steigenden Ölpreise ist es notwendiger denn je, den Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge zu senken; einen wichtigen Beitrag hierzu leistet das Overdrive Getriebe (O.D.), das nach der Ankündigung im letzten Heft in dem folgenden Beitrag unserer Serie „Kfz Technik“ näher beschrieben wird.

Das O.D. Getriebe ist ein Zusatzgetriebe, das zwischen dem heutigen 4-Gang Getriebe und der Gelenkwelle angeordnet ist. Es bietet die Möglichkeit, im 4. Gang durch Betätigen eines Hebels an der Lenksäule einen zusätzlichen „langen“ Gang ohne zu kuppeln ein- und auszuschalten. Wird Overdrive eingeschaltet, so ergibt dies eine Reduzierung der Motordrehzahl um ca. 22 Prozent. Die Reduzierung der Motordrehzahl bedeutet nicht nur eine beträchtliche Kraftstoffeinsparung, sondern gleichzeitig geringeren Motorverschleiß und durch Absenkung des Geräuschpegels im Fahr-

zeug erhöhten Fahrkomfort. Der O.D. Gang ist folglich ein Spar- Schon- und Komfortgang zugleich.

## UNKOMPLIZIERT

Wie Abbildung 1 zeigt wird das Overdrivegetriebe (1) mittels Verbindungsgehäuse (2) an das 4-Gang Schaltgetriebe angeflanscht und durch die Schiebegabel (4) mit der Gelenkwelle (5) verbunden. Das O.D. Getriebe besteht aus folgenden Komponenten: Planetengetriebe, Freilauf, Konuskupplung mit Kuppelungsbetätigung, Ölpumpe und Elektrisch-hydraulische Steuerung. Herzstück des O.D. ist das Planetengetriebe

(Abbildung 2), bestehend aus Sonnenrad (6), gekoppelt mit der Konuskupplung (7), dem Ringrad (8) verbunden mit der O.D., Abtriebswelle (9), dem Planetenträger (10) gekoppelt mit der Schaltgetriebe-Abtriebswelle (11) sowie 4 Planetenrädern (12), die gleichmäßig verteilt auf dem Planetenträger gelagert sind und immer mit Sonnenrad und Ringrad im Zahneingriff stehen. Der Freilauf (13) ist zwischen Schaltgetriebeabtriebswelle und O.D. -Abtriebswelle angeordnet.

## DOPPELFUNKTION

Der mit dem Sonnenrad gekoppelte Kolben (14) der Konuskupplung hat sowohl am Innendurchmesser als auch am Außendurchmesser einen Reibbelag (15), da er mit seiner Doppelfunktion sowohl mit dem inneren (16) als auch mit dem äußeren Konus (17) gekoppelt wird. Die Betätigung des Kupp-

lungskolbens erfolgt für den Innenkonus mittels Druckfedern (18) (Abbildung 3), die des Außenkonus durch mit Öldruck beaufschlagte Hubkolben (19). Die Steuerung der Kupplungsbetätigung erfolgt elektrisch-hydraulisch. Der für das Anlegen der Kupplung sowie für die Steuerung notwendige Öldruck wird durch eine kleine Kolbenpumpe (20) erzeugt, die durch eine Nocke (21) auf der Getriebeabtriebswelle (11) betätigt wird.

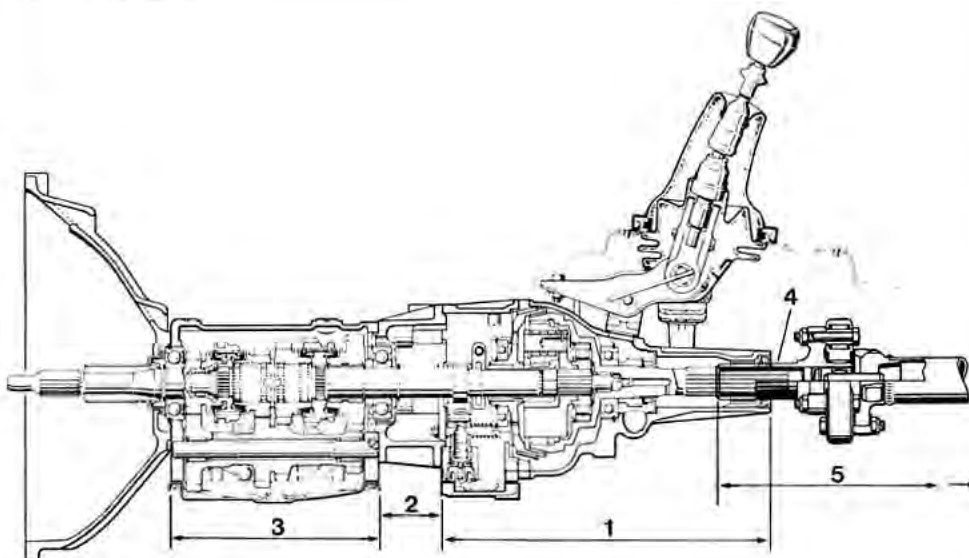
## EINFACHE BEDIENUNG

Bei ausgeschaltetem O.D. (Abbildung 2) verläuft im Zugbetrieb der Kraftfluß von der Getriebeabtriebswelle (11) über den sperrenden Freilauf (13) direkt zur O.D.-Abtriebswelle (9); folglich ist das Planetengetriebe ohne Funktion. Im Schubetrieb sowie bei Rückwärtsfahrt kann der Freilauf keine Kraft übertragen. Daher ist bei ausgeschaltetem Overdrive die innere Konuskupplung (16) immer geschlossen, wobei über den Kupplungskolben (14) das Sonnenrad (6) mit dem Ringrad (8) starr verbunden wird, so daß das gesamte Planetengetriebe als Block umläuft. Das Anlegen der inneren Konuskupplung erfolgt durch vier Druckfedern (18) (Abbildung 3), die sich im Gehäuse (21) abstützen und über einen Druckring mit Kugellager (22) den Kolben (14) belasten. Bedingt durch die Schrägverzahnung am Sonnenrad wirkt eine zusätzliche Kraftkomponente auf den Kupplungskolben. Das Kugellager ermöglicht die Rotation der Konuskupplung und des Planetengetriebes, während die Druckfedern, die sich im O.D.-Gehäuse abstützen, still stehen.

## UNTERSETZUNG

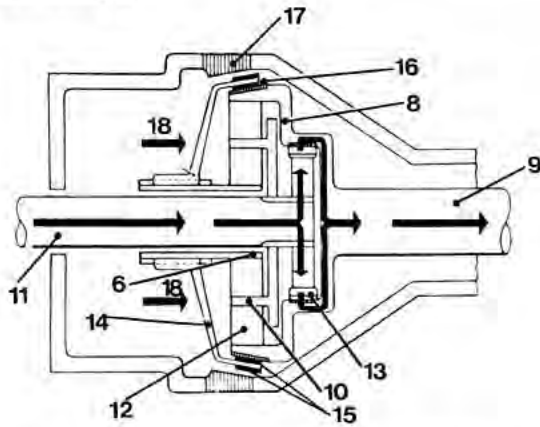
Bei eingeschaltetem O.D. (Abbildung 4) wirkt Öldruck

Abbildung 1



ZUSAMMEN-BAU SCHALTGETRIEBE UND OVERDRIVE

Abbildung 2



OVERDRIVE AUSGESCHALTET

(23) auf zwei Hubkolben (19), die den Druckfedern (18) entgegenarbeiten, so daß der Kupplungskolben vom Innenkonus gelöst und am Außenkonus (17) angelegt wird, hierdurch kommt das Sonnenrad (6) zum Stillstand.

Der Planetenträger (10) rotiert mit der Getriebeabtriebswelle (11), und die um die eigene Achse rotierenden Planetenräder (12) treiben das Ringrad beziehungsweise die Overdrive Abtriebswelle (9) an. Bei dem vorliegenden Planetenradsatz ergibt sich hier eine Untersetzung von 0,78, das heißt die Schaltgetriebebeziehungsweise Motordrehzahl wird um 22 Prozent abgesenkt.

**OHNE ZU KUPPELN**

Das Einschalten des Overdrive erfolgt, eingelegter 4. Gang vorausgesetzt, durch leichten Zug am Overdrivehebel, der rechts an der Lenksäule angeordnet ist. Aus- und Einkuppeln, wie dies bei normalem Gangwechsel notwendig ist, entfallen. Das über den Overdrivehebel betätigte Relais schließt einen Stromkreis der mittels Hubmagnet (24) das Schaltventil betätigt.

Vom Schaltventil gelangt das von der Kolbenpumpe (20) geförderte Öl über eine Drosselbohrung zum Drucksteigerungsventil (26). Das Drucksteigerungsventil steigert den Öldruck so weit, daß die Hubkolben den Kupplungskolben vom Innenkonus lösen und mit ausreichender Kraft am

Außenkonus anlegen, das heißt Overdrive ist eingeschaltet. Das Ausschalten des Overdrive erfolgt entweder durch leichten Druck am Overdrivehebel oder automatisch bei einer Rückschaltung am Schaltgetriebe aus dem 4. Gang. In beiden Fällen geht durch Unterbrechung des Stromkreises der Hubmagnet und somit das Schaltventil in die Ausgangsstellung zurück.

Der Öldruck sinkt ab und der Kupplungskolben wird durch die Druckfedern vom Außenkonus gelöst und am Innenkonus angelegt, Overdrive ist folglich ausgeschaltet.

Damit der Fahrer auch jederzeit kontrollieren kann, ob O.D. eingeschaltet ist oder nicht, wurde in der Instrumententafel eine Kontrollleuchte vorgesehen, die bei eingeschaltetem O.D. die Abkürzung OD im grünen Feld zeigt. — Zusammenfassend möchten wir nochmals die Vorteile herausstellen, die die neue Sonderausführung „Overdrive“ bietet: Kraftstoffeinsparung (ca. 1l/100 km), reduzierter Verschleiß am Motor, Absenkung des Geräuschpegels im Fahrzeug und einfache Bedienung. Außerdem ist es robust und unverwundlich. A.S.W.

Abbildung 3

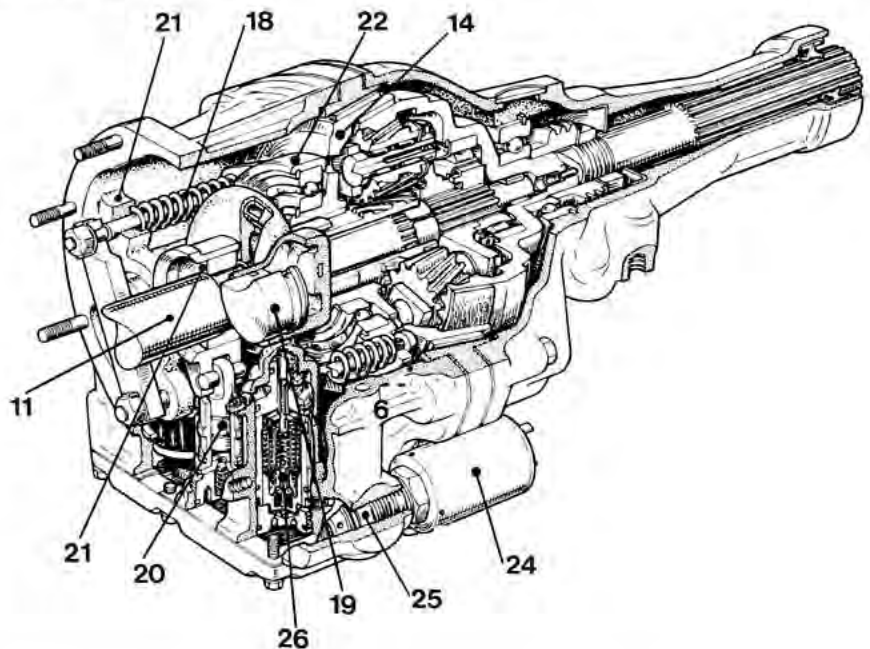
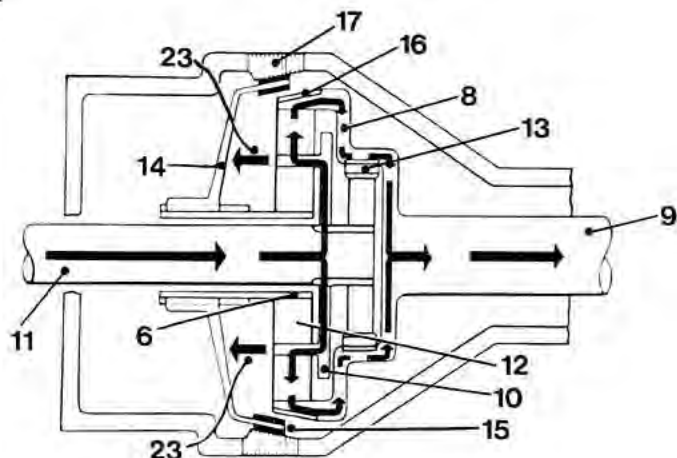


Abbildung 4



OVERDRIVE EINGESCHALTET

# Garantie und Kulanz für Neuwagen

In dem ersten Artikel dieser Serie über den Kundendienst für Opel-Fahrzeuge unserer Werksangehörigen in der OPEL POST vom Juni 1980 wurde das Thema „Garantie und Kulanz“ bereits kurz angeschnitten. Aufgrund der großen Bedeutung dieses Teilbereiches des Kundendienstes gehen wir in dem folgenden Beitrag ausführlich darauf ein.

Alle Fahrzeuge, die wir an unsere Kunden und damit auch an unsere Werksangehörigen ausliefern, weisen einen sehr hohen Qualitätsstandard auf. Das zeigt sich unter anderem darin, daß die Verarbeitung bis ins kleinste Detail sehr sorgfältig vorgenommen wird, was Werksangehörige, die mit der Produktion unmittelbar zu tun haben, am besten beurteilen können. Weiterhin werden unsere Fahrzeuge nach dem neuesten Stand der Technik konstruiert und gefertigt. Während der Produktion stellen Hunderte von Prüfungen sicher, daß unsere Wagen in einem einwandfreien Zustand das Werk verlassen. Dennoch läßt sich nicht immer vermeiden, daß es vereinzelt zu Beanstandungen kommt oder daß Fehler auftreten, die trotz der Kontrollen während des Produktionsablaufes übersehen wurden. Davon bleibt kein Hersteller eines Großserienproduktes verschont. Deshalb ja auch das Garantiesystem.

## ZWÖLF MONATE

Die Garantie gewährt bei einem festgestellten Fehler, daß dieser so schnell wie möglich und natürlich kostenlos behoben wird. Die Garantiebestimmungen sind im Kundendienst-Scheckheft, das jedem Opel-Fahrzeug beiliegt, aufgeführt. Sofern man die Voraussetzungen beachtet, die für die Gewährleistung von Garantieleistungen notwendig sind, wird man kaum Schwierigkeiten bei der Ausführung von kostenlosen Garantiewerken durch einen Opel-Vertragshändler oder Anerkannte Opel-Dienststelle haben. Die Garantie gilt für die Dauer von 12 Monaten nach Auslieferung durch den Opel-Vertragshändler oder ab Erstzulassung. Der Kilometerstand spielt keine Rolle. Dies bedeutet, daß man innerhalb dieses Zeitraums Anspruch auf kostenlose Beseitigung berechtigter Mängel hat, so-

weit es sich um Fehler in Werkstoff und Werkarbeit handelt. Ein berechtigter Mangel ist zum Beispiel Wassereintritt oder ein Schaden an der Lichtmaschine.

## VERSCHLEISSTEILE

Kein Garantiefall ist beispielsweise ein Verschleiß der Kupplungsbeläge, der durch unsachgemäße Betätigung, zum Beispiel Schleifenlassen der Kupplung, auftritt oder andere Fälle wie Verschleiß der Bremsbeläge oder der Reifen. Hier handelt es sich — wie auch bei anderen Teilen und Aggregaten des Kraftfahrzeuges —, die sich drehen und bewegen, um ausgesprochene Verschleißteile, deren Lebensdauer überwiegend von den Betriebsbedingungen abhängig ist. Instandsetzungsarbeiten der vorgenannten Art sind, genauso wie Einstellarbei-

ten (Handbremse nachstellen, Räder auswuchten sowie Inspektionen) vom Kunden zu bezahlen.

## KEINE ÄNDERUNGEN

Damit man seinen Garantieanspruch erhält, ist es wichtig, daß keine Änderungen am Fahrzeug vorgenommen werden, in Frage kämen unter anderem Änderungen am Motor zur Leistungserhöhung, Einbau von zusätzlichen elektrischen Geräten, sofern der Einbau nicht von einem Opel-Händler unter Verwendung von Original Opel-Zubehör vorgenommen wurde und ähnliches mehr. Weiterhin ist es wichtig, daß man sofort nach Feststellung eines Fehlers diesen einem Opel-Vertragshändler oder einer Anerkannten Opel-Dienststelle meldet und dort die Instandsetzungsarbeiten in Auftrag gibt.

## KULANZREGELUNG

Eine Regulierung auf Kulanz ist freiwillig und eine Geste des guten Willens; sie liegt deshalb im Ermessen des Herstellers und Ver-



Fahrt mit dem neuen Wagen. Auch an ihm kann einmal ein Schaden auftreten, ein Fehler bemerkt werden. Ist dies dann ein Garantiefall? Auf diese und andere mit dem Thema zusammenhängende Fragen geht diesmal der Bericht unserer Kundendienst-Serie ein.

käufers und wird dann vorgenommen, wenn die Ursache der Unzufriedenheit eines Kunden nicht durch die Garantie abgedeckt ist und über sie hinausgeht. Während die Garantiebedingungen für alle Käufer unserer Produkte Anwendung finden, muß bei der Gewährung von Kulanz jeder einzelne Fall für sich und gemäß seiner individuellen Umstände beurteilt werden. Voraussetzungen für die Gewährung von Kulanz sind neben der Würdigung der individuellen Umstände die Einhaltung der Garantiebestimmungen, wie zum Beispiel regelmäßiges Ausführen der Inspektionen durch Opel-Vertragshändler

und Anerkannte Opel-Dienststellen. Im Rahmen des Euroservice können bei allen Opel-Händlern in der Bundesrepublik und im europäischen Ausland Garantiefälle am Fahrzeug kostenlos beseitigt werden. Dazu ist es notwendig, daß das Kundendienst-Scheckheft ordnungsgemäß ausgefüllt und abgestempelt ist und sich jederzeit verfügbar im Fahrzeug befindet (Einstecktasche). Es ist das Ziel des Opel-Kundendienstes, der seit Jahrzehnten als vorbildlich anerkannt ist, allen Opel-Kunden — dazu gehören selbstverständlich auch die Werksangehörigen — einen möglichst optimalen Kundendienst in ganz Europa zu bieten. H.P.D.

zeigt, das auf die Leitpfosten aufgemalt ist. Übrigens: kann ein Fahrzeug wegen eines Defektes nur noch langsam gefahren werden, darf die Warnblinkanlage während der Fahrt eingeschaltet bleiben, um den übrigen Verkehrsteilnehmern anzuzeigen, daß hier eine Störung vorliegt. Das alles sind zwar Binsenweisheiten, aber die Praxis zeigt doch immer wieder, daß selbst die einfachsten Dinge oft nicht beachtet werden. K.P.T.

## Wieder mehr „Gurtmuffel“

Seit einiger Zeit überwacht die Polizei gezielt das Tragen der Sicherheitsgurte. Wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) dazu mitteilte, ist die Zahl derer, die sich im Auto angurten, im Laufe der Zeit stark gefallen. Leichtsinn rangiert wieder vor Vorsicht. Innerhalb der Ortschaften, wo der Gurt bei Unfällen seine größte Wirkung zeigt, schnallen sich nur noch 42 Prozent der Fahrer an. Auf den Fernstraßen liegen die Zahlen allerdings höher.

Mit den Kontrollen soll der Verkehrssicherheitsrat bei dessen Kampagne gegen die „Gurtmuffel“ unterstützt werden. Die Polizei weist erneut darauf hin, daß Gerichtete Ersatzansprüche oder Schmerzensgeld auch bei Verletzungen durch unverschuldete Unfälle kürzen, wenn die Betroffenen den Sicherheitsgurt nicht getragen haben. Deshalb: Machen Sie es wie die junge Dame auf unserem Bild, machen Sie „Klick“ und schnallen sich an, bevor Sie starten, auch oder gerade im innerstädtischen Verkehr.



## Eine Panne— was ist zu tun?

Wenn ein Auto regelmäßig nach dem Inspektionsplan in der Fachwerkstatt gewartet worden ist und dabei mögliche Mängel beseitigt wurden, hat ein gewissenhafter Autofahrer kaum mit einer Panne zu rechnen. Trotzdem kann es einmal vorkommen, daß man nicht weiter kommt, zum Beispiel weil der Reifen platt ist, das Benzin ausging oder irgendein Fahrzeugteil ausfällt: passieren kann es schon einmal, man beobachtet es ja immer wieder. Was ist dann zu tun?

### ZUNÄCHST RECHTS RAN

Zunächst einmal rechts ran, und zwar so weit rechts als möglich. Hat der Motor ausgesetzt, kann man sich zur kurzen Weiterfahrt, etwa auf einem Parkstreifen, so behelfen, daß der erste Gang eingelegt wird (eventuell auch der Rückwärtsgang zum Rückwärtsfahren); durch Betätigung des Anlassers kann man dann „weiterfahren“, das heißt der

Anlasser ersetzt den Motor. Man kann auf diese Weise gefahrlos für den Anlasser 20 oder 30 Meter fahren oder besser gesagt zockeln. Nur: Vorsicht, falls der Motor unerwartet wieder anspringt! (Bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe läßt sich dieser Trick allerdings nicht anwenden!)

### WARNDREIECK AUFSTELLEN

Ist das Fahrzeug aus dem fließenden Verkehr gebracht worden, muß es mit dem Warndreieck abgesichert werden. Diese Absicherung ist nach § 315 c des 2. Gesetzes über die Sicherung des Straßenverkehrs bindend vorgeschrieben. Das Warndreieck wird 100 bis 200 Meter hinter dem Fahrzeug aufgestellt. Aufmerksame Fahrer legen die Hülle des Warndreiecks auf das Lenkrad, damit das Dreieck später nicht vergessen wird. In jedem Falle — auch wenn nicht gesetzlich vorgeschrieben — auch die Warnblinkanlage einschalten, ein Warnzeichen, das auf lange Distanz tags wie nachts weithin sichtbar ist, und zusätzlich noch die Motorhaube hochstellen; das signalisiert ebenfalls, daß hier einer mit einer Panne liegeengeblieben ist.

### HILFSMASSNAHMEN

Auf Bundes- oder Landstraßen wird man, sofern Fremdhilfe erforderlich ist, versuchen, einen hilfsbereiten anderen Autofahrer zum Anhalten zu bewegen, mit dem man weitere Hilfsmaßnahmen besprechen kann. Auf der Autobahn geht man zum nächsten Autobahntelefon, das sich in der Richtung befindet, in die die Spitze eines schwarzen Dreiecks



Willi Hennen  
Chassis Bau II  
1.10.1980



Else Schupp  
Ind. Engineering  
5.10. 1980



Kurt Difer  
Chassis Bau I  
28.10. 1980



Werner Wiermann  
28.10. 1980  
Bochum

Hans Diehl  
Ind.Engineering  
Günther Dörr  
Wagenendmontage  
Helmut Dröschel  
Zentr,Werkstätten  
Alfons Fluhr  
Instandh.Chassis I  
Erhard Hauptmann  
Preßwerk

Jakob Hechler  
Instandh,Preßwerk  
Alfons Helm  
PEK-Motorentw.  
Rudolf Henninger  
Inspektion Kar.II  
Georg Henß  
Ver-u.Entsorgung

Joachim Kaluza  
Instandh.Chassis I  
Erich Kani  
Kar.Ftgmontage I  
Willi Kiefer  
Preßw.Großteile

Karl Kleinz  
PEK-Einsatzpl.  
Kurt Knöbel  
Wagenendmontage  
August Krämer  
Fahrz.Disposition

Heinrich Mader  
MPK Prod.Planung  
Florian Meister  
Fahrzeugeinsatz  
Richard Michel  
Werkverpflegung

Emil Nickel  
MIS Allg.Verw.  
Walter Poth  
Masch,Instandh,Zentr.  
Friedrich Roth  
Preßw.Großteile

Alfred Schießlbauer  
Mat,Eing.u.Rückvers.  
Werner Sprenger  
Instandh.Chassis II  
Richard Steinhauer  
Versuch-Karosserie

26.10. 1980  
Helmut Grünwald  
Teilelager

Walter Lochmann  
Teile u.Zubeh,Disp.  
Günter Müller  
Betr. Schlosserei  
Jakob Wedel  
Preßwerk K 40

27.10. 1980  
Kurt Rendel  
Motorenbau M 55  
28.10. 1980  
Adam Künzler  
Preßw.Blecbearb.

31.10. 1980  
Horst Basler  
Wagenendmontage  
Hans Baumhof  
Instandh.Chassis I

Fritz Böhm  
Motorenbau M 55  
Heini Böhm  
Preßw,Rohrfabrik.

Peter Bohnert  
Chassis Teile  
Heinz Büttner  
Zentr.Masch,Abtlg  
Adolf Emig  
Preßwerk K 67

Konrad Escher  
Motorentw.  
Otto Fischer  
Preßw.Großteile  
Hermann Geis  
Transportabtlg

Gerhard Hantel  
Ver-u.Großteile  
Adam Harth  
Qual,Förderung  
Helmut Jeckel  
Inspek,Kar.II

Erich Keil  
Transportabtlg  
Ottmar Koch  
Kar,Rohmontage  
Karlheinz Luft  
Diesel Einzelteile

Erich A. Mähner  
Diesel Einzelteile  
Erich Nickel  
Materialabtlg  
Friedr. Oesterling  
Preßwerk K 40

Manfred Orf  
Zentr.Masch,Abtlg  
Franz Pöschl  
Inspektion  
Herbert Repsch  
Qual,Kontr.u.Insp.

Karl Russart  
Getriebebau M 55  
Willi Schiffer  
Schnittbau  
Walter Schulmeyer  
Schnittbau

Gisbert Wagner  
Prod.Wagenendmont.  
Gerhard Wust  
Preßw.Großteile

## Bochum

31.10. 1980  
Gerd Ehwald  
Werkz.u.Pressen Rep.

## Kaiserslautern

24.10. 1980  
Werner Appel  
Werkzeug Abtlg

## Zweig-niederlassung Berlin

Günter Horn  
1.6. 1980

## Rüsselsheim

1.10.1980

Hans Bahl  
Materialtransp.  
Friedr. Elberskirch  
PEK-Werkst.Entw.

3.10. 1980

Elmar Averbeck  
Teilelager  
Walter Bender  
Inspektion  
Heinz Bohrmann  
Prod.Preßwerk

Martin Braun  
Achsenbau  
Werner Dieffenbach  
Betr.Schreinerei

Leo Diessel  
Besch,Einsatz  
Werner Dietewich  
PEK-Versuchsbau  
Edmund Dietrich  
Preßw.Rohrfabrik.

Horst Fischer  
Material Eingang  
Günter Gumbinger  
Mat.u.Prod.Kontr.  
Franz Kaiser  
Prod.Ftgbearb.Kar.

Karl-Heinz Kaus  
Materialbehandlung  
Helmut Kissel  
Transportabtlg  
Gerhard Kohlhagen  
Kar.Gerippebau

Hans Korn  
Kar.Gerippebau  
Werner Landau  
PEK-Versuchsbau  
Rudolf Lohrum  
Kar.Polsterei

Günter Margraf  
Materialabtlg  
Otto Maus  
Kar.Lackiererei  
Hans Metzler  
Transportabtlg

Kurt Petri  
Chassis-Teile  
Berthold Schaub  
PVP-Mechanisierung  
Josef Seidemann  
Zentr.Masch.Abtlg

Gerd Sonntag  
Schmiede  
Alois-Alfred Sorg  
Inspektion

Joachim Ubrig  
Kar,Rohmontage  
Josef Wächter  
Design  
Wilhelm Wagner  
Schnittbau

Hans J. Weillbacher  
Kar.Lackiererei  
4.10. 1980  
Horst Reitz  
Modellschreinerei

5.10. 1980  
Herbert Grebe  
Kar. Rohmontage  
Walter Herz  
Preßw.Großteile

Bruno Pempe  
Teilelager  
Günther Stelzer  
Kar.Polsterei  
6.10.1980

Franz Kranz  
Motorenbau M 55  
7.10. 1980  
Edwin Bruttger  
Wagenendmontage

10.10. 1980  
Anton Dörfler  
Kar.Rohmontage  
Erwin Endlicher  
Prod.Chassisbau I

Helmut Frech  
Kar.Ftgmontage  
Helmut Frech  
Kar.Ftgmontage II  
Manfred Grimm  
Rohrschlosser

Rudi Groll  
Qual.Förderung  
Hans Günther  
Schmiede  
Reinhold Hamm  
Prod.Motorenb.M 55

Bodo Hesse  
MEKA  
Walter Kahlenberg  
Inspektion

Philipp Kehm  
Zentr.Masch,Abtlg

Richard Krost  
Transportabtlg  
Alfons Lenhard  
Schw.Masch,u.Vorr.  
Helmut Linder  
Kar.Lackiererei

Heinz Mack  
Prod.Polsterei  
Rudolf Mai  
Elektr.u.Mech.Überw.

Karl Metz  
Werkverpflegung  
Paul Metz  
Kar.Ftgmontage I  
Dieter Nauheimer  
Kar.Gerippebau

Walfried Süßenberger  
Kar.Rohmontage  
Heinrich Weiser  
Materialabtlg  
Alfred Wess  
Lohnbuchhaltung

Hans Albert Wolf  
Kar.Polsterei  
12. 10. 1980  
Paul Börzsei  
Oberfl.Veredelung

Ludwig Kober  
Preßw.Großteile  
14.10. 1980  
Gerhard Watzke  
Zentr.Masch.Abt.

17.10. 1980  
Erich Peter Büchler  
Elektr.Anlagen  
Ehrenfried Glassl  
Diesel Einzelteile

Hubert Klein  
Schnittbau  
Edwin Lobscheidt  
Motorenbau M 55  
Josef Marchwitz  
Werkverpflegung

Anton Nauth  
Motorenbau M 55  
Anna Luise Oehl  
Werkdruckerei

## 25

Erhard Pforr  
PV-Werkzeuge  
Helmut Reichwein  
Materialabtlg  
Heinrich Reiß  
Motorenbau M 55

Helmut Schad  
Instandh.Chassis I  
Ludwig Schadt  
Instandh.Chassis II  
Walter Schuchmann  
Prod.Chassisbau I

Willi Wagner  
PVP Konstruktion  
18.10. 1980  
Willi Justus  
Ver-u.Entsorgung

Hermann Leichter  
Getriebebau M 55  
19.10. 1980  
Hermann Eichler  
Fahrz.Disposition

Herbert R. Fuhrmann  
Werkerschutz  
Herbert Weinel  
Diesel Einzelteile  
20.10. 1980

Georg Marsall  
Werkverpflegung  
Hermann Mölbert  
PV-Kar.Zus.Bau  
21.10. 1980

Adolf Bischoff  
Schw.Masch,u.Vorr.  
23.10. 1980  
Heinz Lösch  
Elektr.u.Mechan.Überw.

24.10. 1980  
Sebastian G. Andres  
Achsenbau  
Robert Arndt  
Schmiede

Helmut Bärz  
Inspektion  
Philipp Beismann  
Motorenbau M 55  
Hans Bürky  
Instandh.Preßwerk



# Wir gedenken

## Rüsselsheim

Hasan Okur, Kar.Ftgmont. II  
geb.6.3.42 gest.28.6.80

Saban Candan, Getriebeb.M 55  
geb.15.3.46 gest.4.7.80

Feyzi Yildiz, Getriebeb.M 55  
geb.24.1.48 gest.4.7.80

Musa Özyürek, Kar.Lackiererei  
geb.5.3.51 gest.26.7.80

Erwin Schmidt, Werkschutz  
geb.12.3.27 gest.7.8.80

Tayyar Eynahan, Preßwerk  
geb.1933 gest.11.8.80

C. Papadopoulos, Arb.Sicherh.  
geb.1.1.22 gest.15.8.80

Josef F.Schimpl, Instandh.Preßw.  
geb.3.11.20 gest.18.8.80

Willi Gegner, Zentral Planung  
geb.20.5.22 gest.21.8.80

D. Stefanidis, Motorteile  
geb.1.1.32 gest.20.8.80

Friedr. Staudter, Chassis I  
geb.15.1.54 gest.24.8.80

Haci Sahin, Preßwerk  
geb.1928 gest.26.8.80

Alfred Albers, Chassis II  
geb.28.5.25 gest.4.9.80

Helmuth Wystrach, Energie Erz.  
geb.9.10.38 gest.7.9.80

Karl-H. Mathes, Schmiede  
geb.11.6.29 gest.8.9.80

Jose C.-Bohorquez, Wagenendm.  
geb.28.3.35 gest.9.9.80

Hans Wachter, Styling  
geb.23.7.22 gest.12.9.80

Giuseppe Gigliä, Preßwerk  
geb.26.3.29 gest.13.9.80

## BOCHUM

Uwe Rudolph, MPK-Mat,Abt.  
geb.23.9.55 gest.27.8.80

## Rentner

Josef Kirchner  
geb.15.8.00 gest.20.7.80

Heinrich Göckel  
geb.21.2.01 gest.4.8.80

Peter Schecker  
geb.8.10.98 gest.5.8.80

Jakob Reichert  
geb.17.12.03 gest.9.8.80

Heinrich Stein  
geb.28.3.03 gest.10.8.80

Paul Fenske  
geb.9.1.08 gest.11.8.80

Adam Diehm  
geb.28.7.14 gest.12.8.80

Werner Hanchulle  
geb.3.3.12 gest.12.8.80

Walter Blau  
geb.17.10.06 gest.13.8.80

Christoph Hennemann  
geb.17.1.07 gest.13.8.80

Wilhelm Gruhn  
geb.26.8.23 gest.14.8.80

Fritz Lukas  
geb.10.8.13 gest.14.8.80

Heinrich Burkart  
geb.6.8.09 gest.15.8.80

Georg Schneider  
geb.13.1.10 gest.15.8.80

Karl Schmidt  
geb.23.5.99 gest.16.8.80

August Baum  
geb.20.7.18 gest.19.8.80

Philipp Bardua  
geb.2.12.06 gest.21.8.80

Karl Völker  
geb.4.12.03 gest.21.8.80

Heinrich Groh  
geb.6.6.00 gest.22.8.80

Friedrich Jung  
geb.14.12.99 gest.24.8.80

Ernst Zissel  
geb.16.8.11 gest.24.8.80

Ernst Ewald  
geb.18.2.02 gest.26.8.80

Heinrich Heyder  
geb.23.11.07 gest.26.8.80

Michael Schwörer  
geb.27.8.07 gest.26.8.80

Adam Bastian  
geb.18.4.04 gest.29.8.80

Heinrich Brodrecht  
geb.24.9.08 gest.30.8.80

Adolf Hüttenmayer  
geb.1.11.25 gest.31.8.80

Anton Schaffner  
geb.22.7.02 gest.2.9.80

Georg Becker  
geb.22.2.07 gest.3.9.80

Julius Weitzel  
geb.19.2.12 gest.4.9.80

Niklas Stingl  
geb.3.12.02 gest.5.9.80

Heinrich Duchmann  
geb.23.8.04 gest.6.9.80

Heinrich Krämer  
geb.19.12.91 gest.6.9.80

Adam Faust  
geb.24.3.04 gest.7.9.80

Oskar Kunz  
geb.16.8.06 gest.8.9.80

Hans Seckel  
geb.14.2.04 gest.8.9.80

Emmy Helbock  
geb.3.2.27 gest.10.9.80

Karl Schäfer  
geb.4.8.04 gest.11.9.80

Friedrich Schneider  
geb.30.9.00 gest.12.9.80

Paul Kloster  
geb.17.1.04 gest.13.9.80

Leonhard Welzbacher  
geb.19.5.04 gest.16.9.80

Paul Biebighäuser  
geb.8.3.02 gest.17.9.80

Philipp Duweck  
geb.16.6.16 gest.18.9.80

Hertha Freitag  
geb.21.4.12 gest.18.9.80

Georg Rauch  
geb.16.2.06 gest.19.9.80

Peter Scherer  
geb.27.3.86 gest.19.9.80

Johann Meuer  
geb.17.4.14 gest.20.9.80

# Beobachtungen

## „FREMDGEHER“

„Ein starkes Stück, der Müller (Name wurde von der Redaktion geändert) hat sich einen neuen Wagen gekauft, ein Fremdfabrikat, ausgerechnet jetzt, und er fährt damit auch noch ohne Skrupel auf den Werksparkplatz...“ Empörte Reaktion eines Mitarbeiters im Gespräch mit Kollegen über die „Fremdgeher“ (besser „Fremdfahrer“) unter uns.

Ähnliches erlebt man immer wieder, vor allem in Zeiten, in denen es der Firma nicht so gut geht, die Verkäufe zurückgehen. 1974 war es ähnlich. Selbst Verbesserungsvorschläge gehen ein, die das Thema „Fremdfahrer“ aufgreifen und in denen vorgeschlagen wird, diese Leute doch in irgendeiner Form zu mehr Firmentreue zu bewegen beziehungsweise ihnen „gehörig die Leviten zu lesen“.

Irgendwie ist dieses Verhalten mit einer Art Selbsterhaltungstrieb erklärbar, der die Firma einschließt, von deren Wohl und Wehe man letztlich abhängt. So gesehen ist der Unmut des zitierten Kollegen verständlich, zumal – wie in dem oben geschilderten Fall – für dieses Fremdfabrikat ein gleichwertiges Modell aus unserem Hause hätte gewählt werden können, vom Rabatt für Werksangehörige gar nicht erst zu reden, von unserer breiten Modellpalette schon gar nicht.

Natürlich leben wir in einem Land mit freier Wirtschaft und freier Konsumwahl, doch es gibt ungeschriebene Gesetze – und dazu gehört, die Firma, in der man gutes Geld verdient, gerade in schwierigen Zeiten nicht in Stich zu lassen. In den USA läuft zur Zeit eine Kampagne „Don't drive your job away“. Jeder, der nur halbwegs Englisch versteht, weiß, was damit gemeint ist.

Zufällig wurde jetzt der Brief einer unserer Lieferfirmen bekannt, in

dem die Mitarbeiter dieses Unternehmens von der Geschäftsleitung aufgefordert wurden, Verständnis für die Lage der Automobilindustrie zu zeigen. Es heißt darin unter anderem:

„Umsatzrückgänge und Personalabbau kennzeichnen die Situation... Doch legt man keineswegs die Hände in den Schoß. Mit Energie und unter Einsatz hoher Investitionen wird an neuen Modellen und Produktionstechniken gearbeitet, um der Herausforderung zu begegnen... Wir als Zulieferer unterstützen diese Anstrengungen, indem wir Produkte entwickeln, die beispielsweise die Forderungen nach Gewichtseinsparung, leichtere Montage und Preisgünstigkeit erfüllen... Darüber hinaus wollen wir in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat unseren Werksangehörigen einen finanziellen Anreiz bieten, Autos unserer deutschen Kunden zu erwerben...“

Dem ist nichts hinzuzufügen.

Spectator



# WERK BOCHUM

## Was heißt Smog?

Das Wort SMOG ist zusammengesetzt aus den englischen Wörtern smoke (=Rauch) und fog (=Nebel). Der englische Ursprung geht auf den berühmten Londoner Rauch-Nebel zurück, der in den 50er Jahren viele Todesfälle verursacht hat; so wurden zum Beispiel im Dezember 1952 bei einem Smogfall in London ca. 4.000 zusätzliche Sterbefälle, das heißt über die nach der Statistik zu erwartende Zahl der normalen Sterbefälle hinaus, ermittelt.

SMOG ist nach den Übersetzungen aus Wörterbüchern „ein Nebel, der durch den Rauch einer Stadt schwerer und dunkler wurde“.

Heute verstehen wir unter SMOG eine gefährliche Ansammlung von Schadstoffen in der Atemluft infolge ungünstiger Wetterbedingungen. Dies muß keinesfalls Nebel bedeuten. Auch bei klarem sonnigen Winterwetter kann Smog entstehen.

SMOG kann nur da auftreten, wo in erheblichem Umfang Luftverunreinigungen vorhanden sind, also in den Ballungsgebieten.

SMOG entsteht durch austauschungsarme Wetterlagen (=Inversionswetterlagen). An windstillen kalten Tagen schiebt sich über die Kaltluft am Boden eine wärmere Luftschicht, die wie ein Deckel auf dem Topf wirkt. Sie verhindert das Aufsteigen der Luftverunreinigungen in größere Höhen und auch ein Abziehen von Rauch und Abgasen in waagerechter Richtung und damit die sonst gewährleistete Verdünnung auf unschädliche Konzentrationen.

Das heißt: Durch ungünstige Witterungsverhältnisse werden ansonsten zulässige Abgase aus Kraftfahrzeugen, Hausschornsteinen sowie Gewerbe- und Industriebetrieben plötzlich zur Gesundheitsgefährdung. Dieser Gefahr kann nur durch Herabsetzung des Ausstoßes von Abgasen begegnet werden.

# SMOG

Das ist keine neue Zigarettenmarke, sondern — wie schon links auf dieser Seite kurz erklärt — ein gesundheitsgefährdender Zustand der Atemluft, entstanden durch ungünstige Wetterbedingungen.

## STAU VON SCHADSTOFFEN

Besonders gefährdet sind Personen, die an Atemwegkrankungen oder Herz-/Kreislaufstörungen leiden. Gerade im Ruhrgebiet, wo Wohngebiete, Verkehrswege und Industrieanlagen oft eng beieinander liegen, kann es bei außergewöhnlichen Wetterlagen zu einem Stau von Luftschadstoffen, also zu „Smog“ kommen. Die Landesregierung in Düsseldorf hat schon in den 60er Jahren zum Schutz der Bevölkerung in dem Ballungsgebiet der Ruhr erste Maßnahmen getroffen. Seit 1964 gibt es in Nordrhein-Westfalen die Smog-Verordnung. Sie wurde nach Erlass des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 1974 völlig neu gefaßt und 1978 noch einmal verschärft. Die Landesanstalt für Immissionsschutz in Essen hat zur Überwachung im Ruhrgebiet Meßstellen eingerichtet. Überschreiten in einem festgelegten Meßgebiet die gesundheitsgefährdenden Stoffe bestimmte Grenzwerte, wird alarmiert. Rundfunk, Fernsehen, die Tageszeitungen und die Polizei informieren dann die Bevölkerung.

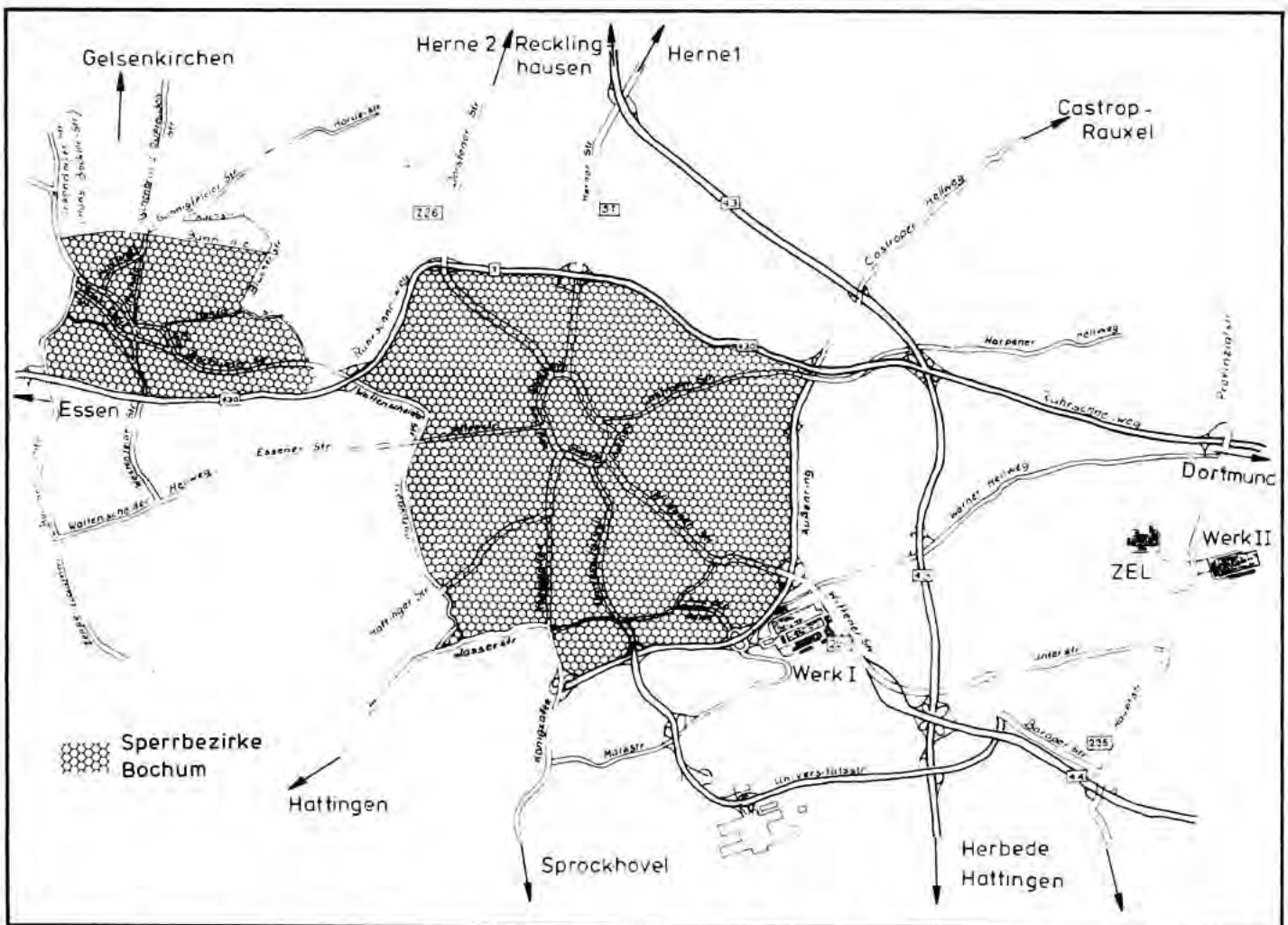
Es gibt drei Alarmstufen. Die Grundregel für das Verhalten bei Smogalarm in allen drei Alarmstufen heißt: Während austauschungsarmer Wetterlagen muß sich jeder

so verhalten, daß ein Anwachsen schädlicher Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen vermieden wird, soweit das nach Dringlichkeit und der Art der Tätigkeit möglich ist.

Die Alarmstufe 1 ist praktisch ein Vorsignal. Alle Vorbereitungen für den Ernstfall sind jetzt zu treffen, und es ist alles zu unterlassen, was unnötig die gefährlichen Stoffe in die Luft bringt. Zum Beispiel: Keine offenen Feuerstellen wie Kamin oder Grill; Raumheizungen sollen nur in dem notwendigen Maß betrieben werden; keine unnötigen Fahrten mit dem eigenen PKW, sondern auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Verbessert sich der Zustand der Luft nicht, sondern nimmt die Konzentration der Schadstoffe zu, so geben die Behörden die Alarmstufe 2 bekannt. In den durch „Verkehrsverbot bei Smog“ gekennzeichneten Sperrbezirken dürfen Kraftfahrzeuge von 6 - 10 und von 15 - 20 Uhr nicht benutzt werden. Für Feuerungsanlagen und Heizungen sind schwefelarme Brennstoffe zu verwenden. Industrieanlagen sollen Luftverunreinigungen durch Abfallverbrennungen und Anfahrvorgänge vermeiden. Hier ist auch unser Werk angesprochen. Vom Fahrverbot ausgeschlossen sind zum Beispiel öffentliche Verkehrsmittel und Taxen.

Eine weitere Verschärfung bringt die Alarmstufe 3 und damit das



vollständige Verbot des Kraftfahrzeugverkehrs in den durch „Verkehrsverbot bei Smog“ gekennzeichneten Sperrbezirken. Der Betrieb industrieller Anlagen ist weitgehend einzustellen.

### SMOGALARM-ABC

Was muß jeder von uns über Smog-Alarm wissen? Nun, jeder sollte sich genau informieren, ob seine Wohnung in einem Smog-Sperrgebiet liegt, damit bei Ausrufung der Alarmstufen 2 und 3 entsprechend gehandelt wird. Aus dem abgebildeten Plan sind die Sperrbezirke ersichtlich. Unsere Werke liegen außerhalb der Bezirke. Die genauen Grenzen der Sperrbezirke werden am Schwarzen Brett bekanntgegeben beziehungsweise können bei den örtlichen Rathäusern erfragt werden. Die Straßen, die Sperrbezirke eingrenzen, bleiben befahrbar.

Bei Fahrverbot von Mopeds, Motorrädern oder Autos müssen die öffentlichen Verkehrsmittel benutzt werden. Man muß also mit längeren Anfahrzeiten zum Werk rechnen. Hierbei ist auch zu beachten, ob man bei plötzlichem Alarm mit

Wagen, Moped oder Motorrad vom Werk aus zu seiner Wohnung fahren darf.

Bei Eintritt der Alarmstufe 3 wird jeder Werksangehörige von seinem Vorgesetzten über die weitere Beschäftigungsmöglichkeit unterrichtet.

Die Bezahlung des infolge Smog-Alarms eingetretenen Arbeitsausfalls richtet sich nach § 8, Absatz 2 Manteltarifvertrag für die Arbeitnehmer: „Muß die Arbeit aus Gründen ruhen, die weder Arbeitgeber noch Arbeitnehmer zu vertreten haben, zum Beispiel Naturkatastrophen, außerbetriebliche Energiestörungen (Gas, Wasser, Strom), so ist die begonnene Schicht zu vergüten, es sei denn, daß die Ausfallstunden unverzüglich – möglichst innerhalb zwei Wochen – nach Beendigung der Arbeitsunterbrechung nachgearbeitet werden können; diese an Werktagen verfahrenen Arbeitsstunden sind zuschlagfrei.“

Das bedeutet insbesondere, daß Werksangehörige, die infolge des Smog-Alarms den Arbeitsplatz

nicht mehr rechtzeitig erreichen können, keinen Anspruch auf Bezahlung der ausgefallenen Arbeitszeiten haben. Auf der anderen Seite muß das Werk das Risiko des Produktionsausfalles tragen.

Es wird dringend empfohlen, sich über die jeweilige Entwicklung gegebenenfalls über Presse, Funk und Fernsehen zu unterrichten.

## KADETT

### Höchste Auftragszahl

Unser Jüngster hat in den ersten zwölf Monaten seiner Marktpräsenz den höchsten Auftragseingang aus dem Inland erzielt, den es je bei der Firma in einem solchen Zeitraum für ein neues Modell gab: 203.153 Käufer entschieden sich in dessen erstem Jahr für den Kadett. Eine Gesamtproduktion von bisher mehr als 400.000 Einheiten weisen dieses Modell außerdem als Exportschlager aus.

## Zwanzig Jahre treue Dienste

Die Männer des Werkschutzes von Tor 1 in Bochum-Laer waren zunächst ratlos: Da kommt jemand und führt seinen 20 Jahre alten Opel vor, berichtet stolz über die Zuverlässigkeit des Wagens, seine Unverwüstlichkeit und fragt nach einem Werksmuseum. Ja, er wollte das Auto für Ausstellungszwecke zur Verfügung stellen.

Einige Telefongespräche werden geführt. Schließlich kommt ein Fotograf und nimmt den Wagen und den stolzen Besitzer auf den Film. Ein kurzes Fachgespräch, einige Interessenten kommen hinzu. Wagen und Fahrer werden bewundert. Ein Besitzwechsel kommt leider nicht zustande, weil das Werk kein Museum für derartige Zwecke besitzt. Mit einem herzlichen „Dankeschön“ verläßt uns der Mann wieder und fährt nach Niederfischbach bei Betzdorf zurück, wo er zu Hause ist.

Früher war er Fahrdienstleiter bei einer großen Firma, heute ist er Rentner. Bei einem späteren Telefongespräch berichtet er uns noch, daß sein Auto ständiger Begleiter zur Arbeit und zurück gewesen ist. In den letzten Jahren hat er noch Fahrten nach Frankreich und England gemacht. Es hat keine Pannen gegeben.

Ein zufriedener Kunde, der mal eben reinschaut und guten Tag sagt. Wir haben uns über seinen Besuch gefreut. Alles Gute und weiterhin gute Fahrt mit dem alten Opel!



Leistet immer noch gute Dienste: der aus dem Jahre 1960 stammende Opel mit seinem stolzen Besitzer Paul Hielscher aus Niederfischbach.



## WOHNHEIM RÜSSELSHEIMER WEG

### Um gute Nachbarschaft bemüht

An einem Balkon des Wohnheimes hängt ein großes Transparent: Zwei Häuser reichen sich die Hand — gute Nachbarschaft soll das darstellen. So war es dann auch beim dritten Nachbarschaftsfest des Wohnheimes im September, veranstaltet vom Jugendsozialwerk, der Betreuungsorganisation unserer Bochumer Wohnheime.

Die über 100 ausländischen Heimbewohner konnten sich über die Beteiligung nicht beklagen. Über 2.000 Personen wurden gezählt. Es gab spanische, türkische, marokkanische und deutsche Stände, an denen Spezialitäten des Landes angeboten wurden. Im großen Aufenthaltsraum wurden Kaffee und Kuchen angeboten. Hausbesichtigungen fanden statt. Der Klubraum im Kellergeschoß hatte immer Andrang. Auf dem Podium vor dem Haus lief ein Non-Stop-Programm

ab. Frank Berger, der Entdecker des Kinderstars Andrea Jürgens — er wirkte auch bei unserer diesjährigen Jubilarfeier mit — präsentierte die verschiedenen Mitwirkenden und sich selbst.

Eine Musikgruppe mit über 40 spanischen Kindern bekam viel Beifall. Auch die türkische Kapelle „Izmir Express“ sorgte für Musik. Jugendliche schwangen auf dem Pflaster das Tanzbein. Eine Musikkapelle des Ortsteils hatte das Fest eröffnet. Für die Kleinen fand ein Kinderfest statt. Die Tombola für behinderte Kinder mit über 250 Preisen konnte sich sehen lassen. Das ZDF war da und hat Aufnahmen gemacht. Das Heimleiterehepaar Theresia und Uwe Matthes, das das Fest angekurbelt und vorbereitet hatte, war zufrieden. Es war was los. Man ist sich näher gekommen. Das war ja auch der Sinn des Festes.

## In wenigen Zeilen

Die Jubilarfeier unseres Werkes Bochum fand am 3. Oktober im Humboldt-Eck statt. Wir werden in der nächsten Ausgabe darauf zurückkommen.

Betriebsversammlungen der Jugendlichen unseres Bochumer Werkes fanden am 23. und 24. September jeweils im Werk I und im Werk II statt.

85 Bewohner unserer Wohnheime haben kürzlich an den Kölner Spiel-

und Sporttagen des Jugendsozialwerkes teilgenommen. Der von Opel gestiftete Pokal ging für den 1. Platz an die Bochumer Tischtennismannschaft. Auch die Fußballer kamen siegreich zurück: sie belegten beim Jugendturnier den 2. Platz.

Berufskundliche Nachmittage für Jugendliche, die demnächst aus der Schule entlassen werden, führt das Arbeitsamt Bochum in Zusammenarbeit mit unserer Abteilung Berufsausbildung durch. (Siehe nächstes Heft.)

## Am Rande notiert

Nicht wenige haben sich in den letzten Wochen bemerkbar gemacht: „Wie, kein Stoff mehr?“. – „Ist der Hennes ein Opfer der Zensur geworden?“. – „Werden die heißen Eisen jetzt verschwiegen?“. – „Fällt der unter die 59er-Regelung?“. So oder ähnlich lauteten die Fragen. Es ist nichts. Alles normal! In der Bochumer Redaktion liegt immer mehr Material vor, als auf den vier Bochumer Seiten gebracht werden kann. Und bescheiden wie ich bin, habe ich oft auf meinen Beitrag verzichtet. Ich habe noch allerhand in der Schublade. Aber die Fragen bringen mich auf einen Gedanken. Ich höre zwar allerhand im Betrieb, komme auch weit herum. Überall kann man aber Nicht sein. Wie wär's denn mal mit einem kleinen Hinweis, einem Beitrag, einem Vorschlag, einem prickelnden Thema? Anruf bei der Bochumer Redaktion genügt: Einfach 2407! Die geben mir die Sachen schon weiter. Jede gute Zeitung hat überall Korrespondenten. So etwas Ähnliches fehlt uns im Betrieb. Kollegen, macht mit! Es ist doch unsere Werkzeitschrift.

Gern hätte ich heute etwas über die „abgebrochene“ Betriebsversammlung im Werk I gesagt. Kein Platz mehr. Freunde, wie denkt Ihr darüber? Es grüßt Euch

Euer Hennes

## OPEL-FILM

### „Sicher ist sicher“

In 29 Veranstaltungen wurde der neue Opel-Film „Sicher ist sicher“ etwa 1.000 Personen – Führungskräften, Meistern, Gruppenführern – vorgeführt. Der Film verdeutlicht, welcher Aufwand und welche technischen Einrichtungen eingesetzt werden, um wirksame Schutzsysteme für Fahrzeuginsassen und auch andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Der Tonfilm kann auch für den „Heimgebrauch“ im Format Super 8 bei der Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2407, ausgeliehen werden.

**Ende des Bochum-Teils**



## Auch Ausbilder müssen noch lernen

Die Forderung nach lebenslangem Lernen gilt für alle, ganz besonders für diejenigen, die ihr berufliches Fachwissen und Fachkönnen an Jugendliche weitergeben sollen: Die Mitarbeiter in der betrieblichen Ausbildung.

Für diesen Personenkreis führte vor kurzem die Bochumer Abteilung Berufsausbildung ihr zweites Seminar durch. 20 Vorarbeiter, Kolonnenführer, kurz gesagt: Ausbildungsbeauftragte der verschiedenen Abteilungen nahmen daran teil. Das Seminar dauerte drei Tage. Es fand im Unterrichtsraum des Verwaltungsgebäude Werk III statt. Zwei Tage arbeiteten Referenten des Ausbildungsförderungszentrums Essen mit den Ausbildern. Der dritte Tag wurde von den Mitarbeitern der Abteilung Berufsausbildung gestaltet.

Ziel der Referate, Gespräche und Diskussionen sollte es sein, Prinzipien der Fertigkeitsvermittlung kennenzulernen und daraus Maßnahmen der betrieblichen Ausbildung ableiten zu können. Der Themenkatalog war umfangreich: Lernsysteme, Ausbildungssituation, Unterweisung, Lernverhalten, Lernergebnis, Verhaltensprobleme, um nur einige zu nennen. Der Unterricht wurde sehr lebendig gestaltet. Unser Bild gibt einen kleinen Einblick. Die Teilnehmer äußerten sich in einem sogenannten „Stimmungsbarometer“ über das Seminar. Sie fanden es: gut bis sehr gut.

Insgesamt sollen 20 Seminare stattfinden. Am Ende werden 400 betriebliche Ausbilder daran teilgenommen haben. Unsere gewerblichen Auszubildenden werden sicher davon profitieren.



Unser Fotograf hat sich weiter im Karosseriewerk umgesehen. Unser Schnappschuß aus dem Betrieb zeigt diesmal G. Ostrzenski und M. Jimenez Moreno. Sie führen Lötarbeiten im Bereich Zusammenbau Front und Seitenwand an einer zweitürigen Kadett-Limousine aus.



# WERK KAISERSLAUTERN

## Rollende „Spielwiese“

Endlich war es soweit. Die Kinder der Stadt Kaiserslautern bekamen durch eine Spende unseres Unternehmens und der Stadtparkasse Kaiserslautern ein Spielmobil. Ein Omnibus der Verkehrsbetriebe, der nicht mehr eingesetzt wurde, ist zu einer riesigen Spielzeugkiste umgebaut worden. Lehrer und Studenten des 6. Semesters der Fachhochschule Kaiserslautern aus dem Fachbereich Innenarchitektur waren für den Innenausbau verantwortlich.

Das Spielmobil ist in drei Bereiche aufgeteilt. Im ersten Teil des umgebauten Busses befindet sich eine kleine Campingküche sowie ein Beratungsraum. Ein Raumteiler, der als Kasperletheater gedacht ist, trennt den vorderen vom mittleren Bereich. Dieser Raum ist mit großen Kisten ausgestattet, die als Materialdepots, Sitz- oder Arbeitsflächen genutzt werden können. Der hintere Bereich ist mit einer großen Eckbank und Tischen versehen. Es ist der sogenannte „Still-



beschäftigungsraum“. Hier können die Benutzer lesen, spielen oder Gespräche führen. Es ist alles da, was ein Kinderherz höher schlagen läßt.

Bei der Übergabe des Spielmobils an die Kaiserslauterer Kinder wurde darauf hingewiesen, daß es auf keinen Fall einen Ersatz für Spielflächen darstellt, vielmehr soll es eine pädagogisch wertvolle Variante darstellen. Durch die Mobilität und

die mitfahrenden pädagogisch ausgebildeten Betreuer, ist die Möglichkeit gegeben, mit Kindern und Jugendlichen in der gewohnten Umgebung Kontakt aufzunehmen. Mit dem Spielmobil ist in den Augen der Kinder unsere Stadt um eine Attraktion reicher geworden.

Unser Bild zeigt die Kinder bei der Besitzergreifung des Busses am Tage der Einweihung.

## Aquarellausstellung

Anlässlich des 75. Geburtstages des verstorbenen Kaiserslauterer Malers Fritz Frölich, wurde durch das städtische Kulturamt eine Auswahl der schönsten Aquarelle des Künstlers zusammengestellt. Mit



dieser Wanderausstellung sollen in den Kaiserslauterer Betrieben den Mitarbeitern Arbeiten heimischer Künstler nähergebracht werden.

Fritz Frölich, der 1905 in Kaiserslautern geboren wurde, kam verhältnismäßig spät zur Malerei. Im Alter von 52 Jahren begann der gelernte Maschinenbauingenieur erst mit seiner Malerei. Mehrmals besuchte er das Atelier du Midi in Arles. Auch war er Mitglied der Gesellschaft der Zügel Freunde und Mitbegründer der bekannten Künstlerkolonie im Elmsteiner Tal-Appenthal, wo er bis kurz vor seinem Tod im Jahre 1976 an der Staffelei stand.

Wie alle Maler hatte auch er seine Lieblingsmotive. Bei ihm war es die Landschaft. Immer wieder reizte es

ihn, die Wälder, Berge und Burgruinen, die in der Pfalz zahlreich vorhanden sind, mit dem Pinsel festzuhalten. Aber fast genauso wie er die Pfalz liebte und malte, zog es ihn in die Provence. Er malte die Provence, das Land im Licht, ebenso wie die schwermütige Bretagne. Auch zog es ihn öfter zu den sonnendurchglühten Stätten des klassischen Griechenlands. Diese von ihm so sehr geliebten Gegenden versuchte er in ihren jeweiligen Eigenarten und Schönheiten in seinen Bildern festzuhalten.

In seinen in unserem Ausstellungsraum und Speisesaal K-1 ausgestellten Bildern, ist unseren Werksangehörigen als erste der Kaiserslauterer Betriebe die Möglichkeit gegeben, die Schönheiten der oben erwähnten Landschaften, wie sie

der Künstler sah, zu bewundern. Das Bild zeigt die Schwiegertochter des Malers beim Aufhängen der Bilder in unserem Speisesaal.

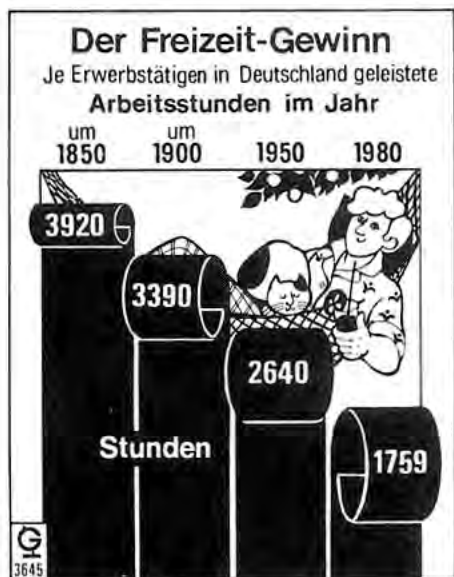
## Weihnachtskarten-Malwettbewerb

Die Würfel für die Sieger des Weihnachtskarten-Malwettbewerbes sind gefallen. Aus dem Werk Kaiserslautern kommt die zweite Siegerin dieses Wettbewerbes. Melanie



Eymann, Nichte der Werksangehörigen L. Schindler, Sekretärin der Produktionsleitung, beteiligte sich sozusagen in letzter Minute und

hatte „Glück“. Im Juli konnte ihr der Preis für ihren Einsatz, eine Reiseschreibmaschine, überreicht werden. Im Kasino der Werksverpflegung überreichte der Abteilungsleiter der Lehrwerkstatt, F. Tregel, der jungen Dame das Präsent. Für die ebenfalls eingeladenen Eltern und die Tante, die den Anstoß zum Malen gab, wurde im Anschluß an die Übergabe Kaffee und Kuchen gereicht. Das Bild zeigt F. Tregel bei der Übergabe des Preises an Melanie Eymann. Daneben der Vater der Siegerin.



Deutschland brachten es Mitte vorigen Jahrhunderts auf durchschnittlich 3.920 Arbeitsstunden im Jahr. Kein Wunder: der Sonnabend war damals selbstverständlich Arbeitstag, der Achtstundentag lag noch in weiter Ferne, und Urlaub war noch unbekannt. Alles dies ist heute selbstverständlich: nahezu jedes Jahr kommt ein kleines Stück Freizeit mehr hinzu. Der Gesamtgewinn an Freizeit seit Anno dazumal ist beeindruckend.

Sitzung wurden Manfred Haßler, zum Vorsitzenden, Rüdiger Krick, zum stellvertretenden Vorsitzenden



R. Nutzenberger M. Haßler R. Krick



G. Vollmer M. Dochnahl

## Jugendvertreterwahl

Zur Wahl der neuen Jugendvertretung im Werk Kaiserslautern standen 10 Kandidaten. Von den 93 Wahlberechtigten wurden 91 Stimmen abgegeben, die alle gültig waren. Gewählt wurden: Rolf Nutzenberger, 80 Stimmen, Manfred Haßler, 66 Stimmen, Rüdiger Krick, 43 Stimmen, Günther Vollmer, 41 Stimmen, und Martin Dochnahl, 38 Stimmen, (Bilder).

und Günther Vollmer zum Schriftführer gewählt. Martin Dochnahl und Rolf Nutzenberger wurden außerdem zu Gesamtjugendvertretern gewählt. Als Stellvertreter der Gesamtjugendvertretung wurden Rüdiger Krick und Günther Vollmer gewählt.

Die Wahlbeteiligung lag bei 97,84 Prozent. In der konstituierenden

**Ende des Kaiserslautern-Teils**

## Urgroßvaters Arbeitszeit

Wer an jedem Werktag 14 Stunden arbeiten müßte und nur an Sonn- und hohen Feiertagen ruhen dürfte, käme auf 4.270 Arbeitsstunden im Jahr. Von einer solchen Dauer-Fron waren unsere Vorfahren nicht weit entfernt. Die Erwerbstätigen in

## RÜSSELSHEIM Personalien

Ergänzend zu einer Personalmeldung im letzten Heft ist nachzutragen, daß der neue Generaldirektor von GM Continental, Jacob T. Battenberg III., ebenfalls an Hans Gensert berichtet.

Als weitere Organisationsänderung in der PEK wurde Jürgen Fritsch, seither Abteilungsleiter für Gemisch- und Abgassysteme in der Motorkonstruktion, zum Leiter

der Vorausentwicklung und Fahrzeugauslegung unter Beförderung



H. Gensert J. Fritsch O. Willenböckel



Dr. J. Leist Dr. H. Hellwege

zum Sr. Staff Engineer und Dr. Otto Willenböckel, bisher Abteilungsleiter „Entwicklung und Erprobung Gemischbildung und Abgaskontrolle, zum Leiter der Motorenentwicklung und -erprobung (Sr. Staff Engineer), ernannt.

Mit Wirkung vom 30. September ist der Leiter des Werksärztlichen Dienstes, Professor Dr. Gerd Carow, in den Ruhestand getreten. Sein Nachfolger wurde Dr. Jakob Leist, seither Leiter der Station II des Werksärztlichen Dienstes, deren Leitung von Dr. Helmut Hellwege übernommen wurde.

# WIE DER VERKEHR ROLLT

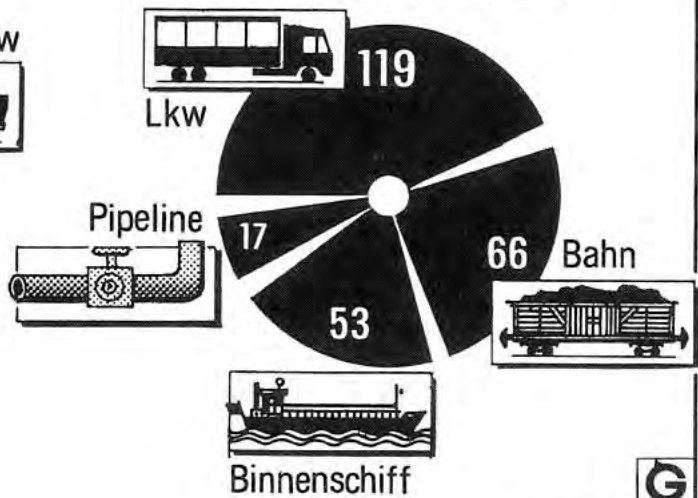
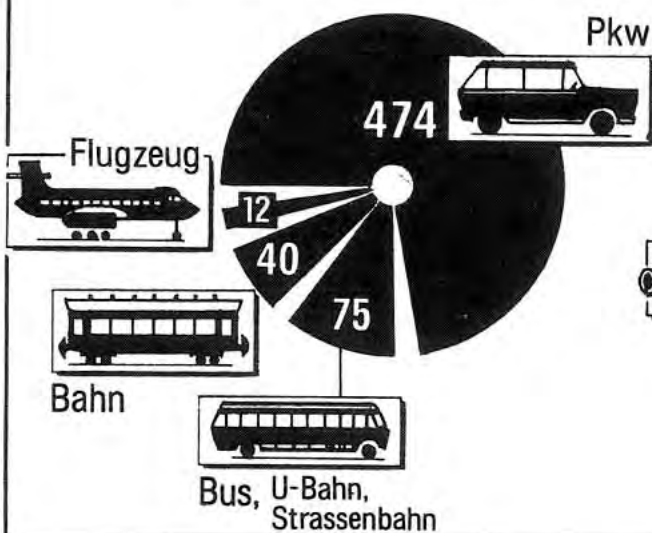


601 Mrd Personenkilometer

Verkehrsleistung  
1980  
(geschätzt)



255 Mrd Tonnenkilometer



Quelle: Ifo  3603

## Das Auto — Beförderungsmittel Nr. 1

Das Auto beherrscht — das Globus-Schaubild oben beweist es — eindeutig die Verkehrs-Szene in der Bundesrepublik Deutschland. Nach Schätzungen des Münchener Ifo-Instituts werden in diesem Jahr knapp vier Fünftel des Personenverkehrs mit dem PKW bewältigt. Für die öffentlichen Verkehrsmittel bleibt nur ein Fünftel. Auch im Güterverkehr liegt das Auto vorn, allerdings nicht so dominierend wie bei der Personenbeförderung. Der LKW bestreitet knapp die Hälfte des gesamten Transportaufkommens.

Daneben ist die Bahn ein bedeutender Lastesel der Wirtschaft mit einem Anteil von gut einem Viertel an der Güter-Verkehrsleistung. Tonnenkilometer beziehungsweise Personenkilometer sind übrigens die Maßgrößen für die Verkehrsleistung. Ein Beispiel: Wenn vier Personen in einem Auto eine Strecke von 100 Kilometern zurücklegen, hat dieses Auto eine Verkehrsleistung von  $(4 \times 100)$  400 Personenkilometern erbracht. Übrigens: Das Auto wird auch in Zukunft Beförderungsmittel Nr. 1 bleiben.