

STELLUNGNAHME DER FIRMA

„Bleifreies Benzin“

In der öffentlichen Diskussion über die Beschlüsse der Bundesregierung, ab 1. Januar 1986 bleifreies Benzin einzuführen und gleichzeitig den Einbau von Katalysatoren vorzuschreiben, wird die Automobilindustrie zum Teil sehr heftig angegriffen, ohne daß auf die von unserer Industrie vorgebrachten Vorschläge eingegangen wird. Im folgenden Auszüge aus einer längeren Stellungnahme der Firma, die anlässlich der IAA der Öffentlichkeit bekanntgegeben wurde.

Opel hat schon in der Vergangenheit immer wieder seine Bereitschaft erklärt, das Automobil so umweltfreundlich wie möglich zu machen und an Umweltschutzprogrammen mitzuwirken. Opel ist daran interessiert, daß das Automobil ein immer nützlicheres und immer weniger umstrittenes Verkehrsmittel wird. 15 Prozent Verbrauchsreduzierung im Verlauf von drei Jahren sind bei gleichzeitiger Erfüllung gültiger Emissionsauflagen ein überzeugender Beweis dafür.

Die Firma begrüßt grundsätzlich die Absicht der Politiker, auf dem Wege über bleifreies Benzin und verringerte Abgasgrenzwerte die Umweltbelastung zu reduzieren, wenn dies auf europäischer Grundlage geschieht. Opel weist jedoch gleichzeitig darauf hin, daß wissenschaftliche Beweise für die Behauptung fehlen, das Automobil trage für die Waldschäden wesentliche Verantwortung. Opel schlägt vor, daß sich Regierung und Industrie zusammensetzen, um für die Einführung von bleifreiem Benzin und verschärften Abgasgrenzwerten einen realistischen Zeitplan aufzustellen, innerhalb dessen die erheblichen technischen, wirtschaftlichen und politischen Folgeprobleme gelöst werden können...

Rund 90 Prozent aller deutschen Automobile, nämlich rund 350 Fahrzeugvarianten mit über 70 Grundmotoren, müssen im Hinblick auf die neue gesetzliche Regelung unter erheblichem Zeitaufwand überarbeitet werden. Sollte die Bundesregierung daher an diesem Ter-

min festhalten, müßte die deutsche Automobilindustrie ihr Motorenangebot drastisch verringern. Die Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffe im Abgas können nur zeitlich eingestuft erfolgen. Konstruktive Änderungen an den Motoren und an den Bodengruppen, zum Beispiel zur Integration eines Katalysators, Änderung und Bestellung der dazu notwendigen Werkzeuge bei Zulieferanten sowie die notwendigen Dauertests, die den behördlichen Abnahmeverfahren vorhergehen müssen, verlangen einen den Realitäten angepaßten Zeitplan...

Die Tatsache, daß die mit komplexen Systemen für die Schadstoffreduzierung ausgerüsteten Automobile zwischen 1.200 und 1.500 DM teurer werden, der Benzinpreis um ca. 5 Pfennig pro Liter steigt und die Motoren rund 10 Prozent mehr Kraftstoff verbrauchen werden, wird nicht ohne Einfluß auf das Käuferverhalten bleiben. Es ist zu befürchten, daß vor dem Termin der Einführung ein Boom auf Fahrzeuge einsetzen wird, die dem bisherigen Standard entsprechen, das heißt preiswerter sind und mit wesentlich günstigeren Unterhaltungskosten betrieben werden können.

Der dann dem Einführungstermin folgende Nachfrage-Einbruch muß unweigerlich beschäftigungspolitische Konsequenzen haben, sofern der Gesetzgeber nicht steuernd eingreift, beispielsweise mit Mineralölsteuer-Reduzierungen für bleifreies Benzin.



Gute Fahrt in aller Welt

Vielleicht gehören wir heute zu den bedeutendsten Automobilherstellern, weil Superlative nie unser Ziel waren. Seit jeher zeichnet sich ein Opel durch die Summe vieler guter Eigenschaften aus. Millionen Autofahrer in aller Welt schätzen seine Zuverlässigkeit, seine solide Technik, seine Fahrsicherheit, seinen Insassenschutz, sein ansprechendes Inneres und sein zeitgemäßes Äußeres. Jeder Opel verdient zusätzlich die Prädikate „umweltfreundlich“ und „sparsam im Energieverbrauch“. An den guten Opel-Eigenschaften arbeiten wir täglich neu. Mit rund 34.500 Mitarbeitern in Rüsselsheim, 18.500 in Bochum und 6.600 in Kaiserslautern. In Berlin fertigen wir Lagerschalen. Leistungsfähige Firmen aus aller Welt zählen zu unseren Lieferanten. Nicht nur für die inländische Produktion, sondern auch für die Corsa-Fertigung in Spanien, für die Mon-



Mit Spezialtransportern auf der Straße oder mit Spezialwaggons auf der Schiene – hier sind es Ascona auf dem Weg zum Kunden.

tagestätten in Belgien und in Übersee.

Mehr als 4.000 neue Opel treten täglich ihre Fahrt zu Kunden in der Bundesrepublik und in 62 weiteren

Ländern an. Etwa 96 Prozent der Wagen bleiben in Europa. Hier stehen den Opel-Kunden 6.500 Service-Stationen zur Verfügung, davon mehr als 2.200 in der Bundesrepublik.

GESETZLICH VERSICHERT

Auch bei Umweg zum Arbeitsplatz

Der gesetzliche Versicherungsschutz für den Weg zwischen der Wohnung und der Arbeitsstätte geht auch dann nicht verloren, wenn ein Arbeitnehmer mit dem Auto vom direkten Weg abweicht, weil er eine Fahrgemeinschaft bildet mit einem Kollegen. Dies gilt auch für eine Fahrgemeinschaft von Eheleuten, die beide berufstätig sind.

So hat es das Bundessozialgericht in Kassel entschieden. Auf die Länge des erforderlichen Umweges und auf das Verhältnis des Umweges zu der direkten Fahrstrecke komme es nicht an, sagten die Richter.

Wie lang ist die Arbeitszeit?

Jahresarbeitsstunden* der Industriearbeiter 1982

Japan	2101
Schweiz	2044
USA	1904
Italien	1848
Österreich	1844
Niederlande	1840
England	1833
Dänemark	1832
Schweden	1824
Frankreich	1801
Deutschland	1773
Belgien	1756

* Normalarbeitszeit minus Urlaub und Feiertage

Japaner arbeiten am längsten

Urlaub und Feiertage abgerechnet, haben die japanischen Industriearbeiter eine tarifliche Arbeitszeit von 2.101 Stunden im Jahr abzuleisten. Am nächsten kommen ihnen mit 2.044 Jahresarbeitsstunden noch die Schwei-

zer. Aber im Durchschnitt leisten die Europäer ein um 260 Stunden geringeres Jahrespensum; für sie hat das Jahr umgerechnet sechseinhalb Arbeitswochen weniger. Noch ruhiger als der Durchschnitt lassen es die Deutschen und die Belgier angehen, die am unteren Ende der Arbeitszeit-Skala stehen. Ihre Jahresarbeitszeit liegt um 328 beziehungsweise um 345 Stunden unter jener der Japaner. Dabei sind die Fehlzeiten wegen Krankheit oder aus anderen persönlichen Gründen nicht berücksichtigt; würden sie eingerechnet, ergäbe sich vermutlich eine noch größere Kluft zwischen japanischer und europäischer Arbeitszeit. G.

IAA-Bericht

Den in der letzten Ausgabe angekündigten großen Bericht über die im September in Frankfurt stattgefundene Internationale Automobilausstellung veröffentlichen wir auf den Seiten 10 und 11 dieses Heftes.



Die „Jacob Sisters“ besuchten während der IAA auch den Opel-Stand in Halle 5 und waren vom „Junior“ so begeistert, daß sie ihn gleich kaufen wollten. (Einzelheiten über die Attraktion auf dem Opel-Stand, die Studie eines „Mini“, auf Seite 2 dieser Ausgabe.)



Der Opel-Junior bietet Platz für vier Personen und reichlich Gepäck. Progressives Design und freizeitorientierte Funktionalität kennzeichnen Deutschlands frechstes Automobil, das auf der IAA einer der Anziehungspunkte war.

opel junior

Neue Ideen entwickeln sich stets angesichts bereits realisierter Konzepte. Alles Erreichte bildet direkt oder indirekt die Ausgangsbasis für andere Wünsche und Ansprüche. So entstehen Impulse für Innovationen. Die Voraussetzungen dafür sind Kreativität und Initiative. Bei Opel führten diese Faktoren zu der realistischen Studie eines zukunftsorientierten Mini, wie er bisher in der Bundesrepublik noch nicht gebaut wird. Das Ergebnis: Ein munterer Viersitzer mit einer Fülle interessanter technischer Lösungen. Sein Name: Opel Junior. Auf der IAA im September in Frankfurt war er einer der Anziehungspunkte auf dem Opel-Stand in Halle 5. Die Reaktionen des Publikums auf der IAA fließen ein in Überlegungen für einen möglichen Serienbau. Da wir in der letzten Ausgabe aus Platzgründen nur einen „Steckbrief“ veröffentlichen konnten, hier nun auf Wunsch vieler Leser eine ausführliche Darstellung.

Progressives Design und freizeitorientierte Funktionalität kennzeichnen Deutschlands frechstes Automobil. Der dreitürige Opel Junior bietet vier Plätze, ist nur 3,41 Meter lang und damit 21 Zentimeter kürzer — dafür aber knapp vier Zentimeter breiter und neun Zentimeter höher — als der Corsa. Mit einem 1,2-Liter-Benzinmotor (40 kW/55 PS) erreicht der Junior 150 km/h, beschleunigt von Null auf 100 km/h in weniger als 15 Sekunden und begnügt sich bei konstant 90 km/h mit rund vier Litern Kraftstoff. Die kompromißlose Linienführung ermöglicht einen aerodynamischen Spitzenwert: Der Luftwiderstandsbeiwert beträgt Cw 0,31. Charakteristisch sind die tief heruntergezogene und kantenfreie Frontpartie mit nahtlos eingepaßten Scheinwerfern und einem als Spoiler ausgearbeiteten Stoßfänger.

Zwei Drittel der gesamten Fahrzeuglänge des Junior sind dem Innenraum vorbehalten. Die Sitzposition ist höher

als üblich und deshalb besonders raumsparend. Die Armaturen kennzeichnen ein einheitliches Würfel-Design. Neben Tachometer und Kombiinstrument sind Zusatzinstrumente wie Drehzahlmesser, Bordcomputer und Sportinstrumente als abschließbare Zubehörmodule schnell aufzustecken, denn Kontakte im Instrumententräger erübrigen jede weitere Verkabelung. Lenksäule, Kupplungs- und Bremspedal sowie das Heizungs-/Lüftungsaggregat können als zusammenhängende, symmetrische Konstruktion ohne Aufwand entweder rechts- oder links-gesteuert eingebaut werden. Die besondere Raumökonomie beginnt bereits beim Einstieg. Ein neuartiger Mechanismus macht den herkömmlichen Fensterheber überflüssig. So gerieten die Türen besonders leicht, und sie bieten zudem reichlich Stauraum. Ablagemöglichkeiten finden sich zusätzlich in Schubkästen unter den Vordersitzen und in Mulden hinter dem Instrumententräger. Die vorderen Sicher-

heitsgurte lassen sich durch Fingerdruck an ihrem Umlenkpunkt an der B-Säule in der Höhe verstellen und dadurch jeder Körpergröße optimal anpassen.

Unser Junior ist aufgrund seiner einzigartigen Variabilität für jeden individuellen Zweck vielseitig einsetzbar: Das Dach — ein zweigeteiltes Kunststoffteil — kann gegen ein falt- oder Glasdach ausgetauscht werden. Alle Sitzpolster lassen sich abnehmen und als Schlafsäcke oder Liegedecken nutzen. — Die herausnehmbaren Staufachcontainer in den Türen leisten beim Einkaufen und auf Reisen gute Transport-Dienste. — Das Cassettenradio samt Lautsprecherboxen kann als Portable einfach mitgenommen werden. Weitere Ausstattungsideen dokumentieren gleichfalls Freude am Detail: Etwa die herausnehmbare Reise-wecker-Autuhr, hinter der sich auch noch ein Elektrorasierer verbirgt. Oder der Drehzahlmesser, der durch einen Steckkontakt von Hobbymechanikern zur Feinabstimmung direkt am Motor angesetzt und abgelesen werden kann. Vielseitige Einsatzmöglichkeiten eröffnet der Junior durch das ver wandelbare Gepäckabteil. So läßt sich etwa die komplette Rückbank nach vorn klappen — und schon ist der Junior ein Mini-Kombi mit einem Maxi-Kofferraum von 768 Litern. Neuartig ist auch das Klappsysteem der Hecktür. Sie öffnet beziehungsweise schließt sich nach dem Klappmesserprinzip und dient deshalb auch in engen Lücken als Ladeluke. Damit der Junior auch in schwerem Gelände nicht auf der Strecke bleibt, ist zusätzlich an ein sogenanntes „Off-Road-Paket“ mit Allrad-Antrieb und leicht veränderbarer Bodenfreiheit gedacht.

Die fortschrittliche Technik des frontgetriebenen Junior basiert weitgehend auf Corsa-Aggregaten. Beispiel: Der quer eingebaute 1,2 Liter S-Motor (40 kW/55 PS), der für 150 km/h Spitze und eine Beschleunigung von Null auf 100 km/h in knapp 15 Sekunden sorgt. Die Vorderradaufhängung arbeitet nach dem McPherson-Prinzip, während hinten eine besonders gewichtsgünstige Verbundlenkerachse mit raumsparenden, progressiv wirkenden Miniblockfedern eingesetzt ist. Das neue Automobil rollt auf 4 1/2 J-Rädern und Reifen der Dimensionen 165/60 SR 14.

Betriebsräte-Versammlung '83

Jährlich findet bei uns im Herbst die vom Betriebsverfassungsgesetz vorgeschriebene Betriebsräteversammlung mit Teilnehmern aus dem gesamten Unternehmen statt. Nach Kaiserslautern im letzten Jahr, ist diesmal Rüsselsheim wieder Tagungsort.

Vom 24. — 26. Oktober werden die an der Versammlung teilnehmenden Betriebsräte und Jugendvertreter Referate und Berichte hören und darüber diskutieren. Am 25. und 26. Oktober nehmen auch Vertreter der Geschäftsleitung und der Gewerkschaft als Gäste teil.

Im Mittelpunkt der Tagung steht der Rechenschaftsbericht des Gesamtbetriebsrates sowie der Bericht der Geschäftsleitung zur wirtschaftlichen und personellen Lage des Unternehmens. Auch das Gastreferat eines Gewerkschaftsvertreters ist vorgesehen.

Die OPEL POST wird über die Konferenz ausführlich berichten.

NEUE TECHNIKEN AUCH IM BÜRO

Moderne Arbeitsmethoden notwendig

In einer Zeit des schnellen technologischen Wandels ändern sich auch in den Büros die herkömmlichen Arbeitsmethoden und Ausrüstungen. Anfangs wurden Verbesserungen und Hilfen bei der Bewältigung der täglichen Schreibarbeiten angeboten. Dies geschah in der Regel mittels Einsatz' von Einzelplatz-Schreibsystemen und ähnlichen Möglichkeiten. Ihre Weiterentwicklung zu Mehrplatz-Schreibsystemen brachte eine Erweiterung der Funktionen und Anwendungsgebiete.

Beispiele sind die Anbindung an den zentralen Rechner zum Abrufen aktueller Datenbestände und Nutzung dort vorhandener Anwendungen, oder die Kommunikation mit anderen Bürosystemen mittels Telefon-Wählleitungen, elektronischer Postverteilungssysteme beziehungsweise dem jetzt neu einsetzenden Teletex.

Bei Mehrplatz-Schreibsystemen mit mehreren gleichzeitig arbeitenden Benutzern beziehungsweise unterschiedlichen Benutzergruppen werden sogenannte „Shared Logic“-Systeme eingesetzt. Diese sind in der Regel leistungsfähiger, haben eine höhere Kapazität und können unterschiedliche Arbeiten gleichzeitig ausführen. Verschiedene Benutzer können gemeinsam wie auch individuell auf zentral gespeicherte Texte und Datenbestände zugreifen, um diese zu verarbeiten. Die Anlagen können parallel von oder zu anderen Schreibsystemen oder Rechnern empfangen beziehungsweise senden und sind mit einer Vielzahl von Ein- und Ausgabestationen zurüstbar.

Der Wandel beschränkt sich aber nicht nur auf Schreibplätze, sondern setzt auch bei Sachbearbeitern und Führungskräften ein. Einen beträchtlichen Teil ihrer Zeit verwendet diese Gruppe bekanntlich für das Erstellen von Schriftstücken, für Verwaltungsarbeiten, Disposition und Kommunikation. Zur Unterstützung dieser Tätigkeiten und zur Bewältigung routinemäßiger Arbeiten werden Datenverarbeitungshilfen — meist in Form von Dialogprogrammen — angeboten. Zusätzliche Informationen zur schnellen Entscheidungsfindung müssen rasch und ohne Zeitverzögerung zur Verfügung gestellt werden; mit manuellen Archiven ist dies kaum noch möglich.

Die Notwendigkeit zum Aufbeziehungse Ausbau elektronischer Kommunikationswege und zentraler Informationsarchive ist unbestritten. Das bedeutet, daß elektronische Kommunikationswege aufgebaut beziehungsweise vorhandene ausgebaut werden und daß, wie bei den Daten, eine möglichst zentrale Archivierung von Dokumenten erfolgen muß. Büroschreibsysteme wandeln sich zu Informationsverarbeitungssystemen. Die zur Zeit bestehenden Schwierigkeiten des Dokumentenaustausches zwischen Produkten verschiedener Hersteller müssen überwunden werden, um die Entwicklung in Richtung einer umfassenden Büroautomation und Kommunikation zu bewegen. Der Zwang zu mehr Information und deren effektiveren Verarbeitung führt zwangsläufig zum weiteren Einsatz neuer Techniken und Arbeitsmethoden. St.

Immer wieder Opel

Seit gut 35 Jahren kommt Max Schmelting immer wieder auf Opel-Autos zurück. Grund: Mit mehr als 40 Wagen aus Rüsselsheim kamen das Box-Idol und seine Frau Anny Ondra bisher immer gut über die Runden, kein einziges Modell ging frühzeitig K.O. Zur Zeit fährt „Maxe“, wie er von seinen Freunden genannt wird, mit seinem Dreiliter Senator rund 50.000 Kilometer pro Jahr. Als Chef mehrerer Getränkebetriebe muß der 77jährige auch heute noch stets auf Achse sein. Wir wünschen ihm auch weiterhin „Gute Fahrt!“

Personalien



Anfang Oktober erhielt Vorstandsmitglied Ferdinand Schwenger, Comptroller, Adam Opel AG, den Titel General Comptroller, Pkw Europa, im Hinblick auf seine tatsächliche Verantwortung innerhalb der Organisation.



Die Armaturen kennzeichnen ein einheitliches Würfel-Design. Alle Sitzpolster lassen sich abnehmen und als Schlafsäcke oder Liegedecken benutzen.



Unser Rekord: Funktionale Technik und Qualität auf lange Sicht, ein elegantes Auto, das an nichts spart, außer an Kraftstoff. Großzügig auch das Raumangebot, wichtig gerade dann, wenn der Wagen, wie hier, für berufliche Zwecke eingesetzt wird, mehrere Personen ständig von Baustelle zu Baustelle bringen muß.

Besucherrekord auf der IAA

Die IAA '83 erlebte einen Besucherandrang ohnegleichen. Mehr als 1.238.000 Auto-Fans erwiesen dem Auto ihre Referenz (1981 waren es rund 1.070.000). Es war eine Abstimmung mit den Füßen für das Auto, wie sie eindrucksvoller nicht hätte sein können. Die Hälfte der Besucher war nach Beobachtungen jünger als 30 Jahre, ein Beleg für das weiter wachsende Interesse für das Auto. Zu diesen Zahlen ein Zitat:

„Das Interesse, das in den Besucherzahlen dieser IAA zum Ausdruck kommt, widerlegt zugleich schla-

gend den Kinderglauben von Stadtplanern und Verkehrsexperten, die annehmen, es brauche nur Logik und Vernunft, um den Menschen zu veranlassen, sein Verhalten zu ändern. Eine entscheidende Komponente ist und bleibt die persönliche Bequemlichkeit. Ihr bringt der Verkehrsteilnehmer manches Opfer, auch im Stau. Das kann nicht bedeuten, den öffentlichen Personenverkehr zu vernachlässigen. Aber die Bemühungen, den Autofahrer und sein Umfeld ständig mies zu machen, sollten sich in Grenzen halten...“

RÜSSELSHEIM · BOCHUM · KAISERSLAUTERN

Fahrzeugausstellungen für Werksangehörige

Unsere Produktpalette, vor allem die Zukunftsplanungen „Opel Junior“ und „Corsa Sprint“, stießen auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt bekanntlich auf sehr großes Interesse des Publikums. Viele Mitarbeiter, die die Ausstellung besuchten, konnten sich davon überzeugen.

des Besucherstromes nicht alles genau beziehungsweise in Ruhe besichtigen konnten, hat die Firma eine Ausstellung mit dem gesamten in Frankfurt auf der IAA gezeigten Produktprogramm organisiert.

Die Ausstellung in Rüsselsheim hat in den letzten Tagen (15./16. Oktober) auf dem Parkplatz vor dem Design stattgefunden. Die in Bochum ist am

Für alle Werksangehörigen, die nicht auf der IAA waren oder im Gedränge



Die Automobilausstellung in Frankfurt hat am Abend des 25. September mit einem ohrenbetäubenden Hupkonzert ihre Tore geschlossen. Verschiedene Beiträge dieser Ausgabe, hauptsächlich der große Bericht „Opel auf der IAA“ auf den Seiten 10 und 11, gehen rückblickend auf dieses wichtige Ereignis ein. Auf unserem Lutz Kleinhans-Hubschrauber-Foto ein Teil des Frankfurter Messegeländes mit der neuen, riesigen Halle 9 (links), in der unsere Sonderfahrzeuge zu finden waren. Zwischen Halle 9 und der sich anschließenden Halle 5, in der der große Opel-Stand gut im Blickfeld der Besucher lag, die neu erbaute „Galleria“. Im Vordergrund ein Teil des Freigeländes mit dicken Brummern, Sattelzügen, Spezialtransportern und zahlreichen anderen Ungetümen der Landstraße.

5./6. November und die in Kaiserslautern am 12./13. November vorgesehen. (Einzelheiten dazu siehe auf den Werksanschlägen.)

Opel-Städte-Vergleichskampf

Bereits 1977, als sich die Stadtoberhäupter der „Opel-Städte“ Bochum, Kaiserslautern und Rüsselsheim zu einem Gedankenaustausch getroffen hatten, wurde der Plan erwogen, die Sportler der drei Städte zu einem Vergleichskampf antreten zu lassen. Der Vorschlag kam damals vom Bochumer Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck. 1979 fand dann das erste Kräftenessen in Rüsselsheim statt. Zwei Jahre später trafen sich die Sportler der Opel-Städte in Kaiserslautern. 1983 war Bochum an der Reihe.

hervor. Kaiserslautern errang 9,5 Punkte, Bochum mußte sich diesmal mit 9 Punkten zufriedengeben.

In freundschaftlicher Atmosphäre trafen sich Sportler, Betreuer und Stadtoberhäupter nach den Kämpfen im Bochumer Stadtparkrestaurant zur Siegerehrung. Bochums Bürgermeister Norbert Withoit hob in seinen Begrüßungsworten die verbindende Bedeutung der Spiele hervor. Er sprach den Sportlern, Funktionären und dem Hause Opel seinen Dank aus.

Werksleiter W. Pihan, Schirmherr der Veranstaltung, fand anschließend die richtigen Worte für die Sportler, die Vertreter der Städte und alle aktiven Mitarbeiter, die zum guten Gelingen der Vergleichskämpfe beigetragen haben. Kaiserslauterns Bürgermeister Gerhard Piontek und Dezernent Erich Solberg aus Rüsselsheim sprachen für ihre Städte und nahmen auch die Siegerpokale entgegen. Ein kaltes Büffett, das die verbrauchten Kräfte wieder auffrischte, und der anschließende Sportlerball rundeten diese äußerst gelungene Veranstaltung ab. Vor Aufbruch in die Heimatstädte am Sonntag besuchten die Sportler noch das Deutsche Bergbaumuseum.

Am Samstag, dem 1. Oktober, traten rund 300 Sportler zum Wettkampf an. In den Disziplinen Fußball, Judo, Tischtennis, Tennis und Volleyball fand das Kräftenessen statt. Das Wetter war herrlich und bot beste Voraussetzungen für die Durchführung der Wettkämpfe. Bevor es an die Arbeit ging, fand ein gemeinsames Mittagessen in unserem Bochumer Werk statt. Während beim ersten Vergleichskampf in Rüsselsheim die Bochumer Mannschaft Sieger wurde, beim zweiten Male in Kaiserslautern Punktgleichheit herrschte, gingen diesmal die Rüsselsheimer Sportler mit 11,5 Punkten als Sieger aus den Wettkämpfen

Neue Wege im Breitensport

Zwei neue Wettbewerbsversionen für den Breitensport sowie der für Kadett und Corsa ausgeschriebene ONS-Opel-Junior Rallye Cup stehen im Opel-Motorsportprogramm 1984. Der 170 PS starke Kadett GTE (Gruppe A) und der Manta 200 mit 186 PS (Gruppe B) sollen die Nachfolge der in der Vergangenheit überaus erfolgreichen Kadett GTE (C-Modell) und Ascona 2000 antreten.

Der neue Kadett GTE in Gruppe-A-Modifikation (Serientourenwagen) ist der erste reinrassige Rallye-Fronttriebler von Opel. Der 1,8 Liter-Einspritzer mit Sportnockenwelle und geschmiedeten Kolben leistet 170 PS (125 kW).

Maximales Drehmoment: 183 Nm. In nur sieben Sekunden sprintet der 880 kg schwere Wagen auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt je nach Achsübersetzung bis zu 215 km/h.

Die Nachfolge des bekannten Ascona 2000, der Opel 1979 den Europameistertitel einbrachte und noch heute Klassensiege erzielt, soll der Manta 200 antreten. Die Gruppe B-Version mit 2 Liter-Vergasermotor leistet 186 PS (137 kW). Von 0 bis 100 km/h vergehen lediglich 6,5 Sekunden; als Höchstgeschwindigkeit können je nach Achsübersetzung (4,75 - 5,3) 220 km/h erreicht werden.

Erweitert wird der seit 1979 im Ralliesport etablierte ONS-Opel Kadett Cup. In der Saison 1984 ist auch erstmals der Opel Corsa 1,3 S als Einsatzwagen für den beliebten Nachwuchs-Rallye-Cup zugelassen. Da die Technik des Corsa – wie auch beim Kadett – nicht verändert werden darf, sind bei den Fahrleistungen zwischen dem leichteren 70 PS-Corsa und dem 75 PS-Kadett praktisch keine Unterschiede zu erwarten.



Nach der Siegerehrung freuen sich mit Werksleiter W. Pihan (zweiter von links) der Bochumer Bürgermeister N. Withoit (links), Kaiserslauterns Bürgermeister G. Piontek und der Rüsselsheimer Stadtrat E. Solberg (rechts) über die gewonnenen Pokale.

Materialbestände kosten Geld

Durch welche Maßnahmen können sie reduziert werden?



Vorschläge einreichen

DENKE MIT, ES ZAHLT SICH AUS!
Vorschlagswesen

Der sich ständig verschärfende internationale Wettbewerb auf den Automobilmärkten zwingt uns stärker als je zuvor, unsere qualitativ und technisch hochwertigen Fahrzeuge zu konkurrenzfähigen Preisen anzubieten. Neben der Verbesserung der Arbeitsproduktivität erfordert dies Kosteneinsparungen auf allen Gebieten. Über 60 Prozent der Gesamtkosten des Unternehmens sind Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Deshalb müssen wir uns mit Nachdruck bemühen, die materialabhängigen Kosten zu reduzieren, zumal hier ein sehr hohes Einsparungspotential vorhanden ist. Dieses müssen wir noch besser als bisher nutzen. Dazu gehört auch der Ideenreichtum unserer Mitarbeiter, die Bemühungen der Firma zur Materialumlaufrückführung durch Verbesserungsvorschläge zu unterstützen. In diesem Zusammenhang wird auf die im September begonnene Sonderaktion des Vorschlagswesens „Materialbestände kosten Geld“ hingewiesen. Wer Einzelheiten über dieses spezielle Thema wissen will, kann bei seinem Vorgesetzten oder in den Büros des Vorschlagswesens in den drei Werken ein entsprechendes Informationsblatt für seinen VV anfordern.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

Autobahn-Parkplätze für Fahrgemeinschaften

Ein großer Teil unserer Mitarbeiter kommt mit dem Auto zur Arbeit. Freunde, Bekannte und jene, die zusammen wohnen, haben Fahrgemeinschaften gegründet. Man läßt wechselweise den Wagen zu Hause und fährt mit dem Kollegen. „Gemeinsam fahren – Gemeinsam sparen!“

Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe unterstützt diesen Trend. Über zwei Millionen DM wurden bereits für Parkplätze an den Autobahnen ausgeben. Ein siebter Autobahnparkplatz speziell für Fahrgemeinschaften entstand kürzlich in Bottrop an der Kirchhellener Straße, nahe der Anschlußstelle zur Autobahn Hannover-Oberhausen. 60 Pkw können hier kostenlos abgestellt werden. Ein achter Platz entsteht an der Ausfahrt Kamen/Bergkamen (Anschlußstelle A 2 und B 61).

Es sind sicher noch manche unter uns, die eine Fahrgemeinschaft gründen oder sich einer solchen anschließen möchten, aber man kommt nicht zusammen. Es wird in diesem Zusammenhang auf die seit Jahren an unseren Werkstoren befindlichen Aushängekästen erinnert. Hier kann man Plätze anbieten, nach Mitfahrgelegenheiten suchen oder auch zur Gründung einer Fahrgemeinschaft aufrufen. Die Männer des Werkschutzes halten vorbereitete Zettel für die Kästen bereit. Außerdem bietet sich die „Opel Post“ als Vermittler an. Anruf bei der Sozialabteilung genügt, Werksruf 2646.

Ein Riesending

Am Wagenablauf der Karosserie-Endmontage hing kürzlich etwas von der Decke. Keine Lampe, kein Rohr, nichts Technisches, sondern schlicht und einfach eine Riesengurke von über 10 Pfund Gewicht und einer Länge von rund 1,20 m.

Mitgebracht und aufgehängt hatte sie unser Mitarbeiter S. Hosse, der hier seit 1962 als Spengler am Endmon-



tageband arbeitet. Er wollte das Prachtstück mal seinen Kollegen und Kolleginnen zeigen. Unser Mitarbeiter wohnt in Castrop-Rauxel, hat dort ein Haus mit einem kleinen Garten. Von einem Verwandten hatte er den Samen bekommen und dann sein Glück versucht. Dieses Prachtstück und noch weitere sieben Exemplare wuchsen an seiner Laube auf.

Seine Kolleginnen und Kollegen zollten ihm die gebührende Anerkennung für seine Züchtung. Man probierte sie auch. Es reichte für die ganze Abteilung. Unter Hobby-Gärtnern soll die Gurke „Herkules-Keule“ genannt werden. Ein treffender Name für das Riesending.

Bilder täuschen manchmal. Wer meint, S. Hosse hätte einen Spezial-Auspuff oder sonst ein Teil für den Kadett auf seiner Schulter, der täuscht sich; es ist wirklich die bewußte Gurke.



Mehr als die Hälfte „Sehr gut“ oder „Gut“

Wieder Traumnoten für Azubis

Mit der Note „Sehr gut“ in beiden Prüfungsteilen (Fertigkeiten und Kenntnisse) bestanden sieben bisherige Auszubildende unseres Werkes ihre Facharbeiterprüfung. Insgesamt 105 junge Mitarbeiter absolvierten ihre Lehrabschlussprüfung, und dies mit überwiegend guten Noten: 21mal wurden die Ergebnisse „Sehr gut/Gut“ erreicht, 19mal die Noten „Gut/Gut“.

Anfang September wurden die jungen Mitarbeiter in einer Feierstunde, die im Aufenthaltsraum der Ausbildungswerkstatt stattfand und bei der die Ausbilder, die neuen Vorgesetzten, Vertreter der Personalabteilung, des Betriebsrates und der Jugendvertretung anwesend waren, aus der Ausbildung verabschiedet und ihnen die Prüfungsdokumente überreicht. Die 21 Prüflinge mit den Noten „Sehr gut/Gut“ in beiden Prüfungsteilen erhielten wertvolle Buchgeschenke. Werksleiter W. Pihan nahm das Abschneiden der sieben Besten mit den Traumnoten „Sehr gut/Sehr gut“ zum Anlaß, ihnen

Rechts eine Gruppe der neuen Auszubildenden. Meister H. Elberskirch macht mit ihnen einen kleinen Rundgang durchs Werk.

persönlich das Buchgeschenk zu überreichen. Zwei von ihnen lud er zu einem achttägigen Aufenthalt in München in Verbindung mit dem Kerscheneister Institut ein.

Ein Teil der Prüfungsbesten geht zum Ingenieurstudium über, andere erweitern ihre Ausbildung bei Opel zunächst auf dem Sektor Elektronik. Ein Meister der Abteilung Berufsausbildung: „So ein Ergebnis macht uns natürlich stolz. Es zeigt, daß wir mit unserer Ausbildung auf dem richtigen Weg sind und unsere jungen Leute auch viel Fleiß und Ausdauer mitbrin-



Die sieben Besten der letzten Facharbeiterprüfung mit Werksleiter W. Pihan in der Mitte, dem Leiter der Personal- und Sozialabteilung, Dr. B. Prein, links außen, sowie H. Plattfaut und H. Mehler von der Berufsausbildung (rechts im Bild).

gen!“ Den Glückwünschen an die Jungfacharbeiter und dem Dank an die Ausbilder schloß sich ein Kaltes Büffett an, gewissermaßen als Belohnung für die guten Prüfungsergebnisse.

Anfang September haben 158 neue Auszubildende ihre Lehre in einem kaufmännischen oder gewerblichen Beruf begonnen, darunter 23 Mädchen. Insgesamt wurde im Werk Bochum auch 1983 erneut das Lehrstellenangebot erhöht, und zwar um 12 Plätze gegenüber dem Vorjahr.

Neue Kataphoresen-Anlage

Die Bauarbeiten für die neue Kataphoresen-Anlage (Elektro-Tauchverfahren zur Verbesserung des Rostschutzes) zwischen den Bauten D 3 und D 4 sind beinahe abgeschlossen. Unser Foto zeigt den augenblicklichen Zustand der östlichen Fassade.

Zur Zeit sind zwischen 120 und 160 Mitarbeiter von etwa zehn Firmen damit beschäftigt, das umfangreiche „Innenleben“ des Gebäudes zu installieren. Nach den Werksferien 1984 soll die neue Anlage in Betrieb genommen werden.



In wenigen Zeilen

Am 1. Oktober fand in Bochum der Vergleichskampf der Opel-Städte Bochum, Rüsselsheim und Kaiserslautern statt. Dieser Sport-Städtevergleichskampf wurde zum ersten Mal in Bochum ausgetragen. Drei Veranstaltungen dieser Art hat es bisher gegeben. (Siehe dazu den Beitrag auf Seite 3 dieser Ausgabe).

Die Jugendlichen unseres Werkes Bochum hatten am 10. und 11. Oktober jeweils im Werk I und Werk II Jugendversammlungen.

Drei Gruppen mit insgesamt 60 Auszubildenden haben in den letzten Wochen an Sozialpädagogischen Werktagen in Schloß Walbeck teilgenommen. Die Tagungsstätte gehört zum Christlichen Jugenddorfwerk und liegt in der Nähe der holländischen Grenze.

Der Technologie-Ausschuß des Betriebsrates – zuständig für alle Fragen zur Einführung neuer Technologien – hat sich vom 13. bis 15. September in einem Seminar, das in der IG-Metall-Schule Sprockhövel stattfand, mit den Auswirkungen der neuen Techniken in der Fertigmontage befaßt. Es wurde ein Vorgehenskatalog im Entwurf erstellt.

Am Rande notiert

„INFORMATION“ FÜR AZUBIS

Anfang September haben wieder neue Azubis bei uns angefangen. Es sind 158 junge Leute, für die – wie man so schön sagt – der Ernst des Lebens beginnt. Sie wurden gleich vor den Werkstoren mit „Material“ versorgt. Man drückte ihnen ein Zeitungsblättchen und einen kleinen gefüllten Beutel in die Hand. Flugblätter und Zeitungen verteilt man bei uns öfter. Für unsere „Neuen“ war dies nun die erste Bekanntschaft mit derartigen Flugschriften.

Ich beobachtete, was die jungen Leute mit dem „Material“ anstellten: Man überflog die Seiten, las meist nur die Überschriften, steckte die Sachen ein. Ein nicht geringer Teil warf alles in die Abfallbehälter. Der kleine Beutel wurde in der Regel zuerst untersucht. Inhalt: Glückspennig, Wäscheklammer, Taschentuch, Watte, Toilettenpapier, Bonbon.

„Information für das erste Lehrjahr“ stand auf der Titelseite des Blättchens. Und auf der Innenseite hieß es: „Wir wollen Euch ein paar Tips für den Ernst des Lebens geben.“ Aber dann kommt es noch dicker, und man erkennt, woher der Wind weht. „Wer sich nicht wehrt, lebt verkehrt“, stand auf einer Seite. Erster Tag bei Opel, wogegen soll man sich denn wehren?

Dann wird erklärt, was die Geschenke in dem kleinen Beutel zu bedeuten hätten: Glückspennig = viel Erfolg bei der Ausbildung und zur Verbesserung des niedrigen Lehrlingslohnes; Wäscheklammer = für die Nase, wenn einem mal etwas im Betrieb stinkt; Taschentuch = wenn einem bei dummen Sprüchen die Tränen kommen; Toilettenpapier = wenn es mal wieder sehr knapp sein sollte; Bonbon = Durchblickerpille. Man bekommt den absoluten Durchblick, tritt der Gruppe und der Gewerkschaft bei.

In diesem Stil geht es weiter: Dem Betrieb, dem Meister ist man nichts schuldig... man arbeitet und der Boss verdient... nichts gefallen lassen, sich wehren. Man spricht die Rechte des Lehrlings an, von Pflichten ist nirgendwo die Rede. Es folgen Aufrufe gegen Raketen, eine Einladung zum Antikriegstag.

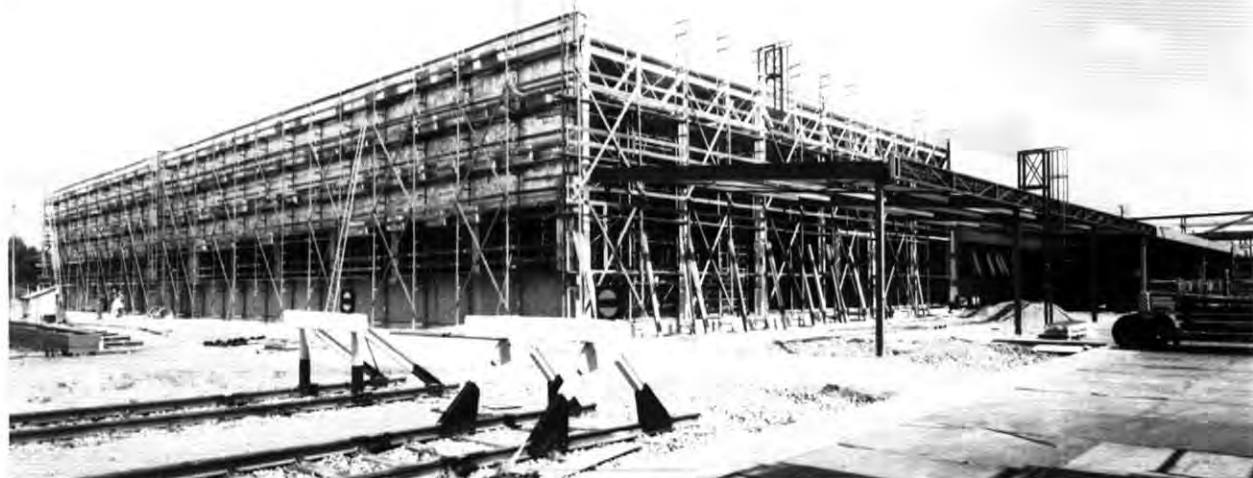
Kollegen, was soll man dazu sagen? Wird hier nicht unseren neuen Mitarbeitern, die ganz unvoreingenommen zu uns gekommen sind, bewußt ein falsches Bild vermittelt?

Tatsache ist doch, daß wir eine muster-gültige Lehrwerkstatt haben, über gute Ausbilder verfügen, Sozialleistungen haben, die sich sehen lassen können, eine übertarifliche Ausbildungsvergütung gezahlt wird. Die Prüfungsergebnisse zeigen doch ganz deutlich, wie es mit der Ausbildung bei uns steht. Außenstehende, Eltern, selbst Auszubildende sagen, unsere Ausbildung sei optimal.

Was soll also das Theater? Will man nur Unruhe erzeugen und Unfrieden stiften? Oder gar mit allen Mitteln das System zu ändern versuchen? Doch nicht bei uns, Freunde! Ich bin davon überzeugt, daß die neuen Azubis in-zwischen „durchblicken“.

Das meint – ganz unmaßgeblich – Euer Hennes.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern



Der zur Zeit im Rohbau-Stadium befindliche Erweiterungsbau der Kunststofffertigung K 16.

BAUABTEILUNG – FABRIKINSTANDHALTUNG

Nicht nur Werkserweiterungen – auch viele tägliche Routinearbeiten

An dieser Stelle wurde wiederholt berichtet über die Baumaßnahmen in unserem Werk Kaiserslautern, beginnend mit den ersten Bauarbeiten im Jahre 1965. Erwähnt wurde dabei auch immer das Wirken der Bauabteilung/Fabrikstandhaltung, über die in dieser Ausgabe jetzt einmal ein ausführlicher Bericht erscheinen soll.

Im Januar 1965 wurde auf einem 1.500.000 m² großen Areal, westlich der Kernstadt Kaiserslautern, mit den Bauarbeiten für ein neues Opelwerk begonnen. Jetzt, Ende 1983, sind rund 280.000 m² dieses Geländes mit Produktionsstätten, Werkstatt- und Verwaltungsgebäuden sowie Sozialräumen bebaut worden. Ca. 380.000 m² sind für Straßen, Parkplätze, Gleis- und Grünanlagen ausgewiesen. Wesentlichen Anteil hatte daran – wie gesagt – die Bauabteilung.

Im Zentrum der bebauten Flächen, im Bau K 21, ist die Bauabteilung/Fabrikstandhaltung untergebracht. Sie ist verantwortlich für alle Neu- und Umbaumaßnahmen sowie für die Instandhaltung und Werterhaltung der bislang erfolgten Investitionen für Gebäude, Straßen, Gleise und Außenanlagen. Durch stetige Erweiterungen unseres Werkes werden ständig neue Baustellen in Angriff genommen. So wird zur Zeit

das Gebäude K 16 (Kunststofffertigung) nach Westen um ca. 2.100 m² erweitert (Bild).

Zu jeder Baumaßnahme gehört außer der Überwachung der reinen Bautätigkeit auch die Verfolgung der Fertigstellungstermine. Es muß die Ausführung in bezug auf Qualität kontrolliert sowie die Tätigkeit der bauausführenden Firmen koordiniert werden. Eine weitere Aufgabe bei jeder Bautätigkeit ist die Einhaltung der DIN-Normen und Anwendung von Vorschriften des Baurechts und der Unfallverhütung.

Nach erfolgter Fertigstellung eines Gebäudeabschnittes oder einer Instandhaltungsmaßnahme ist die gesamte Abrechnung des Bauvolumens vorzunehmen. Hieraus ergibt sich zwangsläufig die Notwendigkeit von Verwaltungsaufgaben, zum Beispiel Statistik, Lohnverrechnung von Zeitkarten sowie externer Schriftverkehr.

Um die der Bauabteilung gestellten Aufgaben optimal erfüllen zu können, ist es sehr wichtig, daß mit allen zuständigen Aufsichtsbehörden ständig Kontakt gehalten wird. Die Werkfeuerwehr, eine Abteilung der Fabrikstandhaltung, hat die verantwortungsvolle Aufgabe, alle Maßnahmen des vorbeugenden Brandschutzes wahrzu-

nehmen und durchzuführen, dazu gehören unter anderem das Verhindern von Entstehungsbränden und deren Ausbreitung, Schaffung von Möglichkeiten zur Brandmeldung und Brandbekämpfung. Besonders wichtig für unsere Mitarbeiter ist die Anordnung von Fluchwegen, Fluchthinweisen und Rettungsmöglichkeiten. Auch beim vorbeugenden Brandschutz ist Behördenkontakt wichtig.

Besonders der Ordnungsdienst wird oft in seiner Funktion unterschätzt. Um ein Qualitätsprodukt herstellen zu können, sind Sauberkeit und Ordnung oberstes Gebot. Dies beginnt mit der Reinhaltung von Wasch- und Umkleieräumen, der Sanitäreinrichtungen sowie der Ver- und Entsorgung des gesamten Werkes, sei es Abwasser, Abluft und Abfallbeseitigung als auch der Reinigung technischer Anlagen aller Art. Es gibt keine Abteilung im Werk, die die Hilfe des Ordnungsdienstes noch nicht in Anspruch genommen hat.

Es darf in diesem Zusammenhang auch nicht vergessen werden, daß die Mitarbeiter der Fabrikstandhaltung dafür sorgen, daß auch bei Eis und Schnee jeder Werksangehörige sein Fahrzeug sicher und gefahrlos auf den Parkplätzen unseres Werkes abstellen kann.

Die neuen Azubis sind da Wieder zwei Mädchen in gewerblichen Berufen

Für insgesamt 51 junge Leute begann am 1. September 1983 auch in unserem Werk Kaiserslautern der Ernst des Berufslebens.

Zum zweiten Male seit Bestehen

unserer Lehrwerkstatt sind unter diesen „Neuen“ auch zwei gewerbliche weibliche Auszubildende. Im vorigen Jahr wurde der erste „Versuch“ gestartet, Mädchen in gewerblichen Berufen auszubilden.



Da der Versuch offensichtlich gut angelaufen ist, hat sich die Geschäftsleitung auch in diesem Jahr entschlossen, wieder zwei Mädchen die Chance zu geben, den Beruf ihrer Träume zu erlernen. Unsere diesjährigen gewerblichen weiblichen Auszubildenden haben sich als Berufsziel Maschinenschlosser beziehungsweise Werkzeugmacher ausgewählt.

Wir wünschen ihnen, daß auch sie nach einer erfolgreichen Beendigung ihrer Ausbildung, genau wie die 49 männlichen Kollegen, später ihren „Mann“ im Berufsleben stehen werden.

Unsere Bilder zeigen von links die Auszubildenden Claudia Oswald (Maschinenschlosser) und Martina Pfeiffer (Werkzeugmacher) an ihrem Ausbildungsplatz.

1. FC KAISERSLAUTERN

Aushängeschild der Stadt

Auf dem Bild die international bekannte Mannschaft des FC Kaiserslautern, gefürchteter Gegner aller Bundesligavereine, aber auch ausländischer Mannschaften, wenn der Verein in internationalen Wettbewerben mitmischte. Manche Mitarbeiter unseres Werkes Kaiserslautern sind Mitglieder des Vereins, alle bei Opel auf jeden Fall treue Anhänger, die „ihrer“ Mannschaft bei jedem Spiel die Daumen halten. Anlässlich der 20jährigen Zugehörigkeit zur obersten Spielklasse ein kurzer Abriss der Vereinsgeschichte.

Im Jahre 1900 gründeten Oberschüler, Kaufmannsgehilfen und junge Handwerker den „Fußball-Club 1900 Kaiserslautern“. Neun Jahre später kam es zu einer Fusion der drei Kaiserslauterer Urvereine; von da an nannte man sich FVK (Fußball-Verein-Kaiserslautern). Lange hielt diese Fusion jedoch

schaftsschale zweimal nach Kaiserslautern.

Als dann im Jahre 1963 der professionelle Fußball mit der Gründung der Bundesliga seinen Anfang nahm, war der FCK von Anfang an dabei. Obwohl man unseren Spielern gleich in den ersten Tagen den Abstieg voraussagte, beendeten sie diese erste Runde auf dem 12. Rang. Dann ging es im Wechsel entweder aufwärts, oder man näherte sich auch einmal dem unteren Bereich, der Klassenerhalt wurde jedoch nie ernsthaft gefährdet.

Seit nunmehr 20 Jahren Bundesliga können sich nur noch vier weitere Vereine zu den „Eisernen“ zählen, die das „Wechselbad Bundesliga“ bisher überlebt haben. Zu diesen „Aufrechten“ gehört – wie gesagt – unser Aushängeschild, der FCK, dessen Spie-

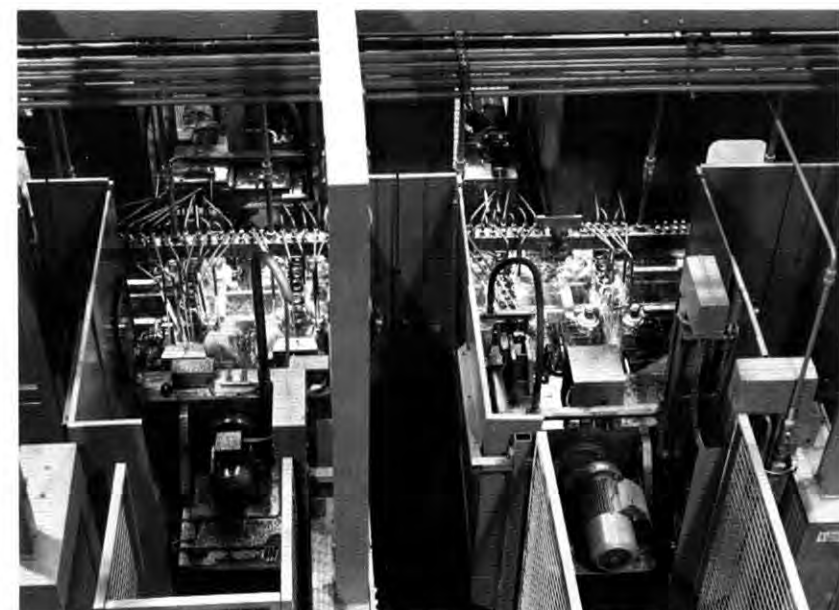


nicht. Im Jahre 1929 kam es zu einem Zusammenschluß mit dem Sport-Club Phönix, und so wurde, wie der Phönix aus der Asche, der Erste Fußball-Club Kaiserslautern geboren.

Schon 1931 schaffte dieses Team den Aufstieg in die damalige Oberliga. Von nun an waren die FCK-Kicker in der höchsten deutschen Spielklasse immer am Ball und sorgten dafür, daß unsere Heimatstadt schon zu diesem Zeitpunkt weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt wurde. Sie holten die heißbegehrte Deutsche-Meister-

ler man nicht umsonst auch die „Roten Teufel“ vom Betzenberg nennt. Wohl so manchem Verein haben sie das „Fürchten“ gelehrt. Eine Besonderheit gilt es in diesem Zusammenhang noch zu erwähnen: Es gibt keinen anderen Fußball-Club, dessen Präsident ein Kirchenrat der Landeskirche ist.

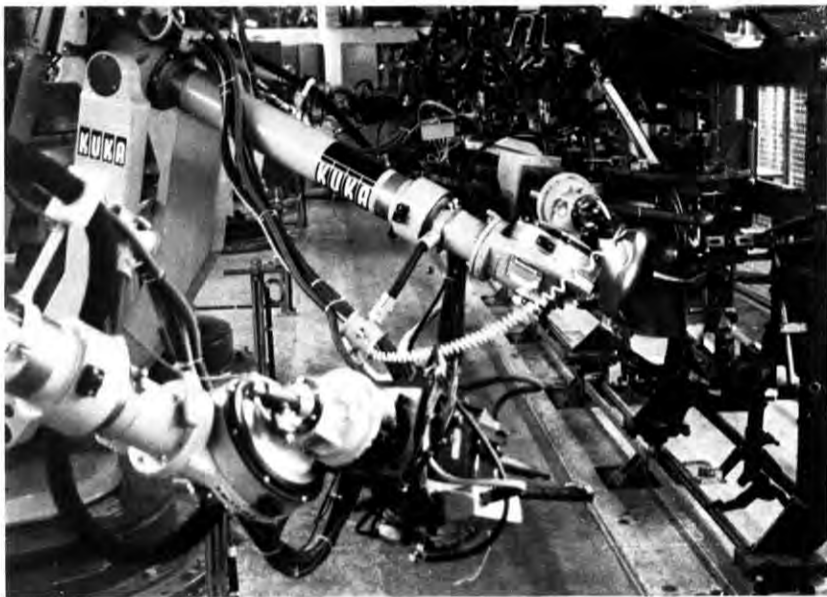
Alle bei Opel wünschen den „Roten Teufeln“ weiterhin recht viele Tore, natürlich in der gegnerischen „Kiste“, nicht zuletzt viel Erfolg in der laufenden Saison.



Bei einem seiner Betriebsrundgänge nahm unser Fotograf auch diese Hüller-Hille Transfermaschine auf, deren Inneres wir auf dem Bild erkennen, und zwar die Stufe der Feinbearbeitung von Träger-Nockenwellen, die für den 1,6 Liter-OHC-Motor benötigt werden. Ein Beispiel mehr dafür, wie kompliziert die Welt der Technik im Laufe der Zeit geworden ist.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

Neue Fertigungstechnik im K 40



Wie wir bereits berichteten, haben seit den Werksferien dieses Jahres im K 40 die ersten Handhabungsautomaten Schweißarbeiten für die Seitenwände der Karosserien von Senator, Monza, Rekord und Ascona übernommen (Bild); vor der Umstellung wurden sie an der gleichen Stelle von Mitarbeitern an einem Ovalband mit Handpunktwerkzeugen punktgeschweißt. Geblieben sind von der früheren Anlage nur noch die Spannrahmen, in denen die Seitenwände eingelegt werden. Für die neue Fertigungstechnik mußten sie allerdings geändert beziehungsweise angepaßt werden.

In der Schweißstraße werden die Teile in die Spannrahmen manuell eingelegt und gespannt, bevor sie in einen eingezäunten Sicherheitsbereich einfahren. Hier wird der elektronischen Ablaufsteuerung durch eine automatisierte Typenerkennungstation mitgeteilt, welche der verschiedenen Modell-

varianten von den nachfolgend angeordneten fünf Handhabungsautomaten geschweißt werden soll (Bild). Durch Signale der Ablaufsteuerung wird jedes Karosserieteil von Schweißstation zu Schweißstation weitergeleitet, und jeder Handhabungsautomat erhält von seiner Steuerung die entsprechenden Signale für die unterschiedlichen Schweißprogramme.

Die Spannrahmen sind an Fahrwerke einer Elektrohängebahn montiert und untereinander unabhängig steuerbar. Außerhalb des Schweißbereiches wird die fertiggeschweißte Seitenwand entnommen und an einen Förderer gehängt. Eine weitere Anlage mit Handhabungsautomaten hat im September im K 82 ihren Betrieb aufgenommen. Hier werden die Rahmen der rechten Türöffnung von sieben Handhabungsautomaten geschweißt. Der Ablauf ist weitgehend der gleiche wie bei der Anlage im K 40. A.



FUNDBÜRO RÜSSELSHEIM

Gefunden, aber nicht abgeholt

Wie überall, wo Menschen zusammenkommen, gehen auch in unserem Werk täglich Dinge verloren, werden gefunden und — wie es sein soll — an den Portalen abgegeben oder direkt auf unser werkseigenes Fundbüro im Opel-Turm (6. Stock) gebracht.

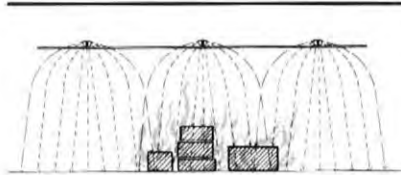
Ja, und da liegen sie dann, die Fundgegenstände, und kaum einer scheint sie zu vermissen, wie uns kürzlich Heinrich Schmitt, zuständiger Sachbearbeiter im Opel-Fundbüro wieder einmal bestätigte. Oft sind Dinge dabei, von denen man annehmen sollte, daß ihr Fehlen bemerkt würde, wie etwa die Kollektion von goldenen Eheringen

mit Gravur oder verschiedene, darunter wertvolle Brillen, die auf ihre Besitzer warten.

Genau so sollte man meinen, müßte der Verlust eines Fußkettchens, oder von Geldbörsen mit Inhalt oder von Armbanduhren doch bemerkt werden, ganz zu schweigen von größeren Gegenständen, die ebenfalls im Opel-Fundbüro auf ihre Besitzer warten.

Nach Ablauf von vier Wochen werden die Fundsachen — wie uns Mitarbeiter Schmitt berichtete — an das Städtische Fundamt weitergegeben, wo sie nochmals sechs Monate auf ihre Eigentümer

warten, bevor sie dann in den Besitz der Finder übergehen. Aber vielleicht wird unser kleiner Bericht dazu beitragen, daß der eine oder andere Verlierer sich erinnert und einmal nach seinem verlorenen Gegenstand im Opel-Fundbüro nachfragt. (Telefon 4679 oder 3694.)



Sprinkleranlage

Die „Dusche“ gegen Feuer

Für das Löschen von Bränden ist die Feuerwehr zuständig; bevor sie jedoch alarmiert ist beziehungsweise an Ort und Stelle sein kann, tritt in bestimmten Bereichen die Sprinkleranlage, eine automatische Feuerlösch- und Feuermeldeanlage, in Aktion. (Zeichnung.)

Wenn man aufmerksam durch das Werk geht, kann man die Wasserbrausen an vielen Stellen der Decken sehen. Sie sind nach bestimmten Vorschriften angebracht und werden über ein eigenes Rohrnetz versorgt.

Tritt in einem Raum — aus welcher Ursache auch immer — eine starke Rauch- oder Wärmeentwicklung auf — die kritische Temperaturschwelle ist je nach Objekt unterschiedlich (abgestuft von 68° — 182°C) — öffnen sich die wärmeempfindlichen Verschlüsse der Brausen, und die darunter liegenden Flächen beziehungsweise die zu schützenden Einrichtungen werden mit Wasser berieselt. Das separate Rohrleitungsnetz steht ständig unter Druck; unabhängig von der allgemeinen Wasserversorgung, ist es jederzeit einsatzbereit. Gleichzeitig mit dem Einsatz der Sprinkleranlage wird optisch und akustisch Alarm gegeben. An der Außenwand des Gebäudes ertönt eine Alarmglocke und auf einer darunter liegenden Leuchttafel wird die Nummer der betreffenden Sprinklergruppe sowie der Löschbereich angezeigt. Parallel zur Alarmierung vor Ort erfolgt eine Meldung bei der Feuerwehr.

So ist mit dieser selbsttätigen Lösch-einrichtung die kurze, aber oftmals bedeutsame Zeitspanne zwischen Alarm und Eintreffen der Löschmannschaften abgedeckt, die Ausbreitung eines Brandes wird schon bei der Entstehung eingedämmt und damit weiteren Schäden vorgebeugt.



Der Ernst des Lebens begann vor kurzem für diese 377 Mädchen und Jungen. Aus Schülern wurden Azubis, für die inzwischen die Ausbildung in unserem Rüsselsheimer Werk angelaufen ist. Einschließlich Bochum, Kaiserslautern und Berlin begannen im Unternehmen jetzt 592 junge Leute die Lehre. Die Gesamtzahl der Lehrlinge beträgt im Augenblick 1.707, die höchste Zahl an Auszubildenden in der Geschichte der Firma.

„Gedankenlos“

Den äußerst positiven und werbewirksamen Test in der FAZ über den neuen Kadett GTE wollten wir unseren Lesern nicht vorenthalten. Ein Auszug wurde auf Seite 3 der letzten Ausgabe veröffentlicht.

Da zu diesem Zeitpunkt kein anderes Bild aus dem Fahrbetrieb greifbar war, veröffentlichten wir zur Illustration des Tests die Aufnahme eines Kadett GTE auf einem Waldweg, auf dem noch einige Radfahrer zu sehen waren.

Das hat manche Leser in Harnisch gebracht, zu recht, wie wir im nachhinein meinen. „Gedankenlosigkeit“ wurde uns vorgeworfen, die Redaktion sei „unsensibel“ für ökologische Probleme, das Bild sei eine „provokative“ Produktwerbung, die Überschrift „geschmacklos“.

Zugegeben, hier war in der Tat Gedankenlosigkeit mit im Spiel. Als das Heft ausgedruckt war, hatten wir selbst ein ungutes Gefühl, doch da war es leider schon zu spät. Die Redaktion

Hobby-Ausstellung

Wir machen interessierte Leser bereits jetzt darauf aufmerksam, daß vom 31. Oktober bis zum 18. November im Ausstellungsraum unseres Rüsselsheimer Werkes eine Hobby-Ausstellung, in der Freizeitarbeiten unserer Mitarbeiter gezeigt werden, vorgelesen ist.

Fahrgemeinschaften

Griesheim b. Darmstadt St. Türke, Abt. Berufsausb. s. Mitf./Gelegenh., Normalsch. 8.00 - 16.30, Tel. 3674, (priv.: 06155-2285).

Hünfelden/Dauborn o. Kr. Limburg, Zahraoui Marzouk, Abt. 1611, K 40, A-Schicht, Tel. 4935.

Lauterecken, Fahrgem. s. Mitf., A-Schicht, G. Edinger, Tel. 4935, (priv.: 06382-8736).

Darmstadt/Griesheim, A. Weigand, Verkehrsabt., Normalsch. s. 1 o. 2. Mitf., Tel. 2460/2833.

Nieder-Olm, J. Zruonka, A-Schicht, Tel. 3416.

Werbeaktion des Vorschlagswesens

Jeder Mitarbeiter, der ab 15. September 1983 Verbesserungsvorschläge eingereicht hat oder noch einreicht, erhält einen Termin-Taschenkalender für 1984 aus echtem Rindnappaleder. Die Verteilung der Kalender erfolgt solange der Vorrat reicht. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen).

Mitgedacht hat Geld gebracht

Unsere Fahrzeuge werden, bis sie in Produktion gehen, auf Herz und Nieren durch die Versuchsabteilung der PEK eingestellt, geprüft und anschließend auf Abweichungen und Verschleiß hin vermessen. Auch unsere Rallye-Fahrzeuge werden vor jedem Einsatz nach den Anforderungen der Strecke neu eingestellt. Bei Vermessungsarbeiten am Fahrwerk fiel Ernst Modl, der als Kolonnenführer in dieser Abteilung tätig ist, auf, daß die Alu-Felgen unserer Fahrzeuge auch auf der Innenseite, die nicht sichtbar ist, silberfarbig lackiert sind.

Mitarbeiter Modl schaute sich daraufhin die Alu-Felgen von Fremdfahrzeugen an und stellte fest, daß bei diesen nur die Außenseiten lackiert werden. Er reichte einen entsprechenden Verbesserungsvorschlag ein. Nach eingehenden Prüfungen und Tests im Labor auf Kratzfestigkeit, Reinigungsmittelbeständigkeit, Abriebfestigkeit sowie Tests im Salzsprühnebel wurde zugestimmt, daß nur noch die sichtbaren Flächen lackiert werden. Für diese



kostensparende Umstellung bei den Lieferanten der Alu-Felgen konnte dem Einsender für seine gute Idee eine sehr beachtliche Prämie zubilligt werden. Auf unserem Bild Mitarbeiter Modl mit einem Rad mit einer unspritzten Alu-Felge. Fr.

Gewerbeschau

In der Rüsselsheimer Köbelhalle fand in den letzten Tagen eine große Gewerbeschau statt, bei der auch unser Unternehmen mit einem eigenen Stand vertreten war: der „Junior“ als besondere Attraktion und ein Querschnitt unserer Produktpalette sowie Motor-Schnittmodelle waren dort zu sehen.

PEK: KFZ-TECHNIK

Die Schubabschaltung – wie funktioniert sie?

Überall da, wo kein Antrieb vonnöten ist, verschwendet ein laufender Motor zweifelsohne Kraftstoff. Sei es beim Warten vor der Ampel, bei Bergabfahrten oder generell, wenn die Fahrgeschwindigkeit reduziert werden soll. Was liegt näher, als den Motor einfach abzustellen. Wenn's geht natürlich vollautomatisch.

Die Schubabschaltung kann es. Hand- oder Denkarbeit des Fahrers sind dafür nicht mehr erforderlich. Elektronik übernimmt diese Funktionen, präzise und diesmal gar nicht geheimnisvoll. Der Steuercomputer braucht nur folgendes zu wissen: Dreht der Motor schneller als 1.700 U/min? Ist er betriebswarm? Ist momentan keine Antriebskraft notwendig, das heißt hat der Fahrer den Fuß vom Gaspedal

genommen? Sagen die Meßwertgeber dreimal ja, dann dreht er einfach die Kraftstoffzufuhr ab.

Das übrigens ist die sauberste Art, einen Motor zu bremsen. Kein unverbrauchtes Benzin wäscht den Ölfilm vom Zylinder oder verdünnt den Schmierstoff. Von den Rädern angetrieben, dreht der Motor einfach weiter, nur mit dem Unterschied, daß dem Auspuff umweltfreundlich (fast) reine Luft entgegenströmt.

Gibt der Fahrer wieder Gas, oder sinkt die Motordrehzahl unter 1.200 U/min, hebt das Steuergerät die Benzinsperre auf, und mit den ersten Kraftstofftropfen setzt die Motorleistung wieder ein. Und zwar so sanft, daß es der Fahrer ebenso wie das automatische Abstellen – kaum merkt. Ob er die

Schubabschaltung in seiner Benzinrechnung merken wird, hängt ganz von der Fahrweise und -bedingungen ab. Bei einer Vollgasfahrt dürfte nichts zu holen sein; auf der Landstraße und im Stadtverkehr – und besonders dann, wenn bewußt in allen sich bietenden Situationen das Gaspedal losgelassen wird – ist der Minderverbrauch spürbar. Bis zu 5 Prozent sind erreichbar.

Vorerst beschränkt sich die Schubabschaltung auf Fahrzeuge mit elektro-

nischer Benzineinspritzung nach dem L-Jetronic-Verfahren. (Kadett GTE, Ascona 1,8 E und Rekord 2,0 E sowie der neue Senator/Monza 3,0 E haben sie serienmäßig). Nachrüstätze für andere Einspritzanlagen werden angeboten, wobei die Preise zwischen 300 und 400 DM liegen. Immerhin müßten ungefähr 60.000 Kilometer abgespult werden, ehe der Kaufpreis durch möglichen Minderverbrauch ausgeglichen ist. Erst dann würde echt gespart werden. P.K.

uns, aber es dauert schon einige Zeit, ehe man die mehreren hundert deutschen Brutvögel zuverlässig bestimmen kann. Besonders schwierig dabei ist das Unterscheiden von Tonfolge, Klangfarbe, Rhythmus und Dauer der Vogelgesänge; denn beim Beobachten von Vögeln in freier Natur sind Auge und Gehör gleichermaßen wichtig.

Erhaltung der Lebensräume

Die Kenntnis unserer Vogelwelt ist Voraussetzung für den Schutz gefährdeter Arten, und die Erhaltung der Lebensräume ist heute ganz besonders wichtig. So zum Beispiel alte Obstbäume für Wendehals und Wiedehopf, Büsche und Hecken für Grasmücken oder verlandende Schiffbestände für Rohrsänger und Blaukehlchen. Walther Schmidt-Brücken dazu ergänzend: „Die Erhaltung dieser Lebensräume ist für das ökologische Gleichgewicht von großer Bedeutung. Bei meinen vogelkundlichen Führungen wird für alle Teilnehmer immer wieder deutlich, daß der Vogelschutz nicht isoliert betrachtet werden darf.“ Übrigens werden diese Führungen hauptsächlich im Frühjahr, im April und Mai, regelmäßig an den Wochenenden durchgeführt.

Unser Bild zeigt Walther Schmidt-Brücken bei einer solchen Wanderung in der Nähe Rüsselsheims mit einer Gruppe junger Leute aus einem Kurs der Rüsselsheimer Volkshochschule.

Freizeit und Hobby Kenner der heimischen Vogelwelt

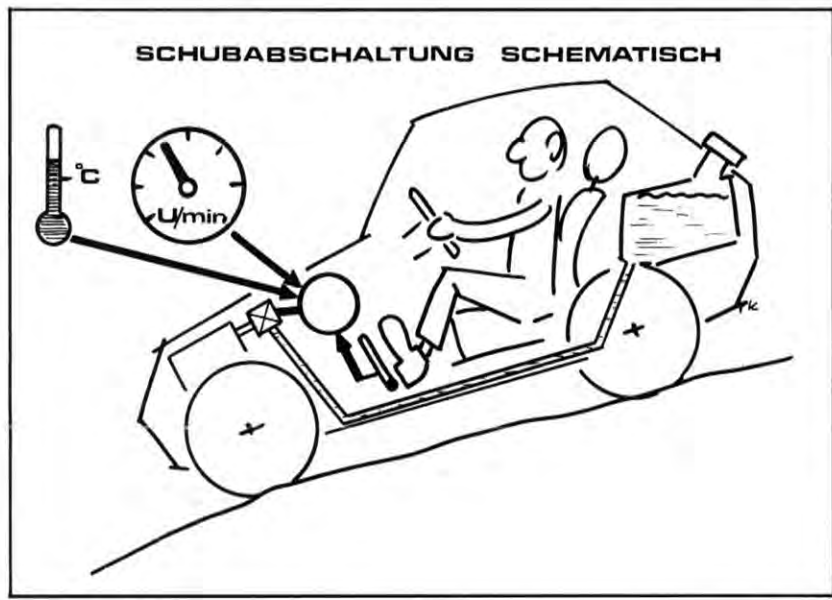
In seinem Büro in der PEK hängen keine Automobilbilder, sondern außergewöhnliche Farbaufnahmen seltener einheimischer Vögel. Walther Schmidt-Brücken, Leiter der Gesamtverwaltung der PEK im Werk Rüsselsheim, hat ein Hobby, das außer einem fundierten Fachwissen eine sehr gute Beobachtungsgabe und viel Geduld erfordert.

In seiner Freizeit beschäftigt er sich mit Ornithologie (Vogelkunde), das heißt mit der Beobachtung und Bestimmung freilebender Vögel in ihrem natürlichen Lebensraum. Dazu unser Ornithologe: „Vom Artenreichtum unserer Vogelwelt und ihrer Vielfalt im Erscheinungsbild, Stimme, Verhalten und Lebensweise geht für mich eine ungeheure Faszination aus. Wer weiß schon, daß zum Beispiel rund um Rüsselsheim über 125 verschiedene Vogelarten brüten? Dazu kommen während der kalten Jahreszeit noch ca. 30 Arten, die hier durchziehen oder bei uns überwintern.“

Viele Beobachtungsgänge

Die Voraussetzungen für dieses Hobby sind schnell aufgezählt: Man braucht ein zuverlässiges Vogelbestimmungsbuch, ein gutes Fernglas (8 x 40) oder besser (10 x 50), viele Beobachtungsgänge, möglichst mit erfahrenen Ornithologen, und sehr viel Geduld. Doch zunächst heißt es zu lernen: Wie unterscheiden sich die einzelnen Vogelarten in Gefieder, Größe, Stimme, und was sind artspezifische Unterschiede in Verhaltens- und Lebensweise? Welche Biotope (Wälder, Wiesen, Felder, Wasser, Schilf) werden als jeweils typische Lebensräume bevorzugt? Auch muß das Beobachten der sich oft rasch bewegendem Vögel mit dem Fernglas geübt werden. Amsel, Sperling oder Kohlmeise kennt eigentlich jeder von

uns, aber es dauert schon einige Zeit, ehe man die mehreren hundert deutschen Brutvögel zuverlässig bestimmen kann. Besonders schwierig dabei ist das Unterscheiden von Tonfolge, Klangfarbe, Rhythmus und Dauer der Vogelgesänge; denn beim Beobachten von Vögeln in freier Natur sind Auge und Gehör gleichermaßen wichtig.



Personalmeldungen

40



Otto Astheimer
Instandh.Kar.Bau
9.10. 1983

Unsere Jubilare



Waldemar Beck
PEK-Patente
9.10. 1983



Walter Deisel
Instandh.Kar.Bau
9.10. 1983



Adam Wolf
Zentr.Werkst.II
20.10. 1983



Friedrich Reuter
Zentr.Werkst.II
30.10. 1983

13.10. 1983

Paula Fischer
Getriebebau M 55

Werner Foh
Wagenendmontage

Heinrich Ganter
Motorenbau M 55

Gerhard Hoppe
Besch.Einsatz

Günter Horst
Kar.Rohmontage

Karlheinz Jakobs
Preßwerk K 67

Richard Klippel
Wagenendmontage

Aloys Kolmanic
Lackiererei

Herbert Müller
Zentr.Werkst.I

Erwin Reuling
PEK-Versuchspr.

Helmut Schmidt
Instandh.Chassis I

Alfred Wanke
Getriebebau M 55

Anton Zind
Lackiererei

14.10. 1983

Willi Körner
Motorenbau M 55

15.10. 1983

Arno van der Hagen
Kar.Unterzus.Bau

Walter Puche
Instandh.Preßwerk

16.10. 1983

Siegfried Witt
Zentr.Werkst.I

Siegfried Wittmar
PEK-Fahr-u.Tr.Werk

17.10. 1983

Karl-L.Steinfurth
Preßw.Gr.u.M.Teile

20.10. 1983

Karl-Heinz Beller
Motorenbau M 55

Gerhard Czech
PEK-Versuchspr.

Siegfried Ehrhardt
Lackiererei

Richard Fuchs
Getriebebau M 55

Richard Gerber
Zentr.Werkst.I

Walter Golgowski
Kar.Rohmontage

Anton Heuser
Achsenbau

Friedrich Kindler
Instandh.Lackiererei

Otto Kober
MIS Europ.Oper.DV

Anton Krowka
Ordnungsdienst

Max Lausmann
Diesel Einzelst.

Heinrich Mattke
Preßw.Gr.u.M.Teile

Walter Mayer
Zentr.Werkst.II

14.10. 1983

Michael Müller
Besch.Einsatz

15.10. 1983

Richard Püchner
Kar.Unterzus.Bau

Dieter Reiß
Zentr.Werkst.I

16.10. 1983

Simon Rogula
Polsterei

Karl Ryter
Preßw.Gr.u.M.Teile

17.10. 1983

Adolf Strauss
Instandh.Preßwerk

20. 10. 1983

Robert Vanderwege
Ordnungsdienst

Franz Veit
Preßw.Gr.u.M.Teile

21.10. 1983

Richard Schaffran
Energieversorgung

22.10. 1983

Bruno Gollan
Instandh. Lackiererei

27.10. 1983

Horst Armann
PEK-Versuchspr.

Edgar Barth
Motorenbau M 55

Hans Dony
PEK-Versuchspr.

Hans Enenkel
PEK-Versuchspr.

Ewald Elsner
Energieversorgung

Hans Feß
Chassis-Teile

Kurt Haaß
Instandh.Preßwerk

Josef Happ
Polsterei

Heinrich Immig
Wagenendmontage

Horst Kesselheim
MPK-Transp.Abt.

Franz Neubert
Energieversorgung

Wir gedenken

Rüsselsheim

Karl-Heinz Steinmetz, Fahrzeugdisposition
geb.4.10. 50 gest.30.8.83

Klaus Rupprich
Instandh.Preßwerk

Helmut Reitel
Preßwerk K 67

Kurt Sachs
MPK-Transp.Abt.

Josef Salak
Design

Hans Scherneck
Kar.Ftgmontage

Karl-Heinz Schwarz
PEK-Versuchspr.

Friedel Stampf
Insp. Rohbau

Günther Vatter
PEK-Versuchsbau

Adam Vieten
MPK-Materialabt.

Hermann Weilbacher
Energieversorgung

28.10. 1983

Werner Bert
Kdd Service Tr.Center

Albert Fadl
Kar.Unterzus.Bau

Hans Wiedenhöft
Qual.Förderung

30.10. 1983

Jakob Haenn
Zentr.Werkst.II

Bochum

27.10. 1983

Horst Osladij
Qual.Kontr.,Insp.

Günter Klee, Elektrische Anlagen
geb.25.10.32 gest.6.9.83

Capan Atmaca, Motorenbau M 55
geb.4.9.22 gest.19.9.83

Bochum

Yasar Atasoy, Karosserie Werk
geb.7.3.38 gest.19.7.83

Mathias Beel, Verkehrsabteilung
geb.19.3.28 gest.24.8.83

Werner Lenschen, Achsen, Automaten
geb.23.12.45 gest.30.8.83

Karl Sallock, Teile u. Zubehör
geb.11.5.31 gest.2.9.83

OPEL POST

35. Jahrgang – Oktober 1983

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 Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht – Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen. – Fernsprecher: 06142-6648 79. (Fernschreiber: 418221-0) – Hausapparat: 4879 oder 3387 – Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim.



Das Opel-Werk III in Bochum-Langendreer aus der Vogelperspektive. In der Bildmitte rechts das Hochregallager mit 22.400 Lagerplätzen und einer Leistung von 150 Ein- und Auslagerungen pro Stunde. Nach dem Grundsatzartikel über den Teile- und Zubehörbereich in Ausgabe 7/8 '83 diesmal in dem Bericht auf dieser Seite ein ergänzender Beitrag über Organisation und Arbeitsweise der Hochregalanlagen, die in Rüsselsheim und Bochum nach den gleichen rationalen und funktionellen Gesichtspunkten eingerichtet worden sind. (Luftaufnahme freigegeben unter Nr. 9/37075 vom Regierungspräsidium in Stuttgart.)

und erhöhen damit die Wirtschaftlichkeit der Hochregalanlage.

Kurze Auslieferungszeiten

Die Auslagerung von Teilen wird durch den Prozeßrechner auf Grund vorliegender Aufträge ausgelöst. Jetzt verläuft der Ablauf natürlich genau umgekehrt wie bei der eben beschriebenen Einlagerung: mit dem „RFZ“ kommt die abgerufene Ladeinheit zur Absetzstation, von da auf die Auslagergabel, weiter auf das Plattenband bis zu einem Kontroll-(K)Punkt und schließlich auf eines der Unterflurfahrzeuge. Von diesem geht es dann mit dem vom Computer ausgestellten Begleitformular, das alle Ladedaten enthält, in das integrierte, konventionelle Teilelager. Letzte Station ist dann die Versandstelle. Von hier werden die Teile und Zubehörartikel für den Transport bereitgestellt und auf den Weg zum Empfänger gebracht. Kürzeste Auslieferungszeiten beschränken die Wartezeit für unsere Kunden auf das notwendige.

vorgenommen, der auf Befehl des Rechners an der vorher bestimmten Regalgasse stehenbleibt. Hier hebt eine Einlagerungsgabel die Palette mit den Teilen vom Band. Und schon kommt – wie von Geisterhand – ein riesiger Kran herangerollt, ein „RFZ“, ein Regalförderfahrzeug, das die Palette aufnimmt, an das vom Prozeßrechner

RATIONELLE HOCHREGALANLAGEN

Teile in kürzester Zeit beim Kunden

In Ausgabe 7/8 der OPEL POST berichteten wir ausführlich über die mit der weltweiten Teileversorgung verbundenen vielfältigen Aufgaben des Bereichs Teile und Zubehör. Ein wichtiges Glied in dieser Service-Kette ist die schnelle und lückenlose Bereitstellung der Teile oder Zubehörartikel. Eine reibungslose Organisation, verbunden mit modernster Technik, sorgt dafür, daß die benötigten Artikel dem Opel-Kunden so schnell wie möglich zur Verfügung stehen. Wichtigste Voraussetzung hierfür ist die Lagerung aller Teile nach funktionellen und rationalen Gesichtspunkten. Der folgende Bericht schildert Organisation und Arbeitsweise der computergesteuerten Hochregalanlagen.

Durch ihre gewaltigen Ausmaße mit einer Länge von 142 m, einer Breite von 51 m und einer Höhe von 32 m sind die weithin sichtbaren Hochregallager fast schon Wahrzeichen der Werke in Rüsselsheim und Bochum gewor-

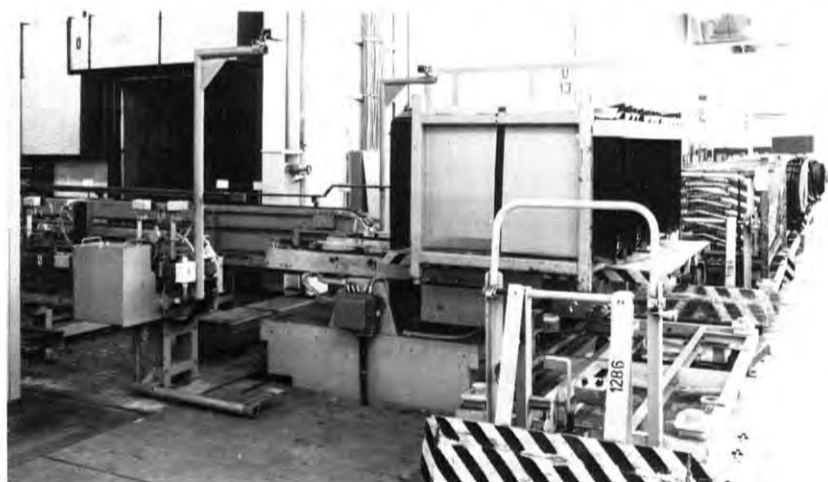
den. Fertiggestellt wurde das des Stammwerkes im Jahre 1975. Auf einer Grundfläche von etwa 7.400 m² wurden optimale Lagerbedingungen geschaffen. Klein- und Großteile sind in 22.400 Lagergestellen nach einem ausgeklügelten System angeordnet und dort jederzeit abrufbereit gelagert.

Vollautomatische Einlagerung

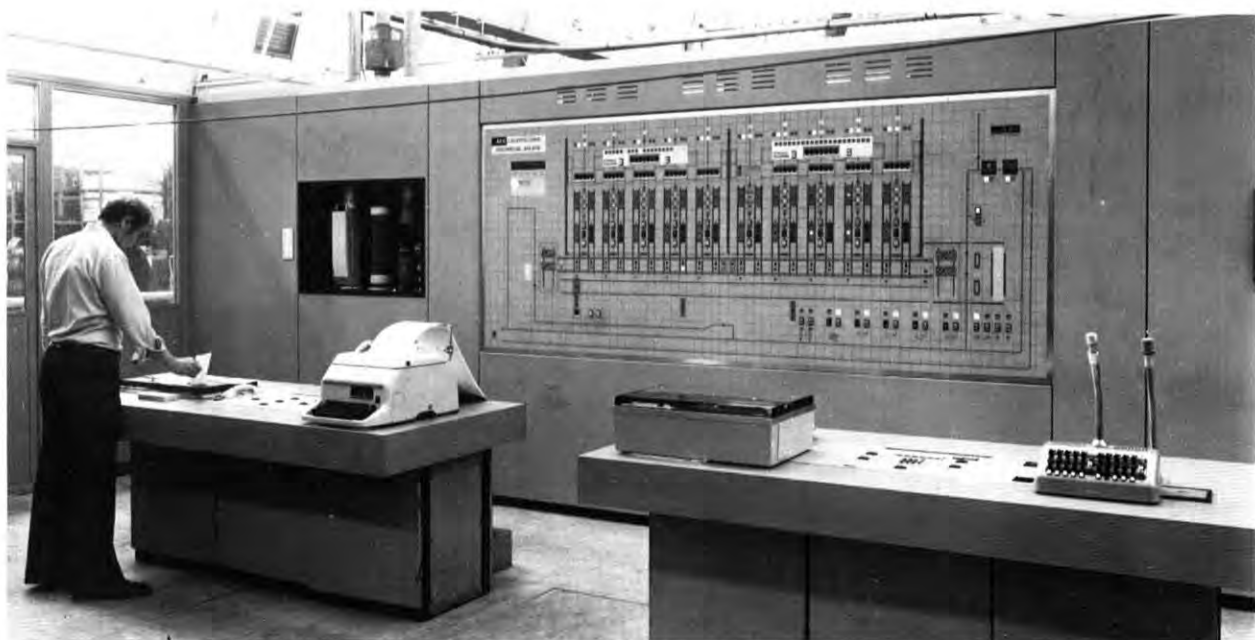
Nachdem das einzulagernde Material im Teile-Eingang auf den Einlagerungsprozeß vorbereitet worden ist – Abmessung und Verpackung müssen den vorgegebenen Normen entsprechen und alle Daten auf einem für den Computer lesbaren Datenträger gespeichert werden – läuft der Einlagerungsvorgang vollautomatisch ab. Unterflurfahrzeuge befördern die einzelnen Ladeinheiten zunächst zu einer automatischen Meßstation und von dort aus zum Identifikationspunkt – kurz I-Punkt genannt –, gewissermaßen der strategischen Stelle des Hochregallagers. Hier erfolgt die Eingabe des zugehörigen Datenträgers in den Prozeßrechner, der die Daten erfaßt, speichert und verarbeitet. Mit exakt festgelegten Befehlen steuert und überwacht dieser Rechner den gesamten Arbeitsfluß der Anlage.

Wie von Geisterhand

Der Weitertransport der Ladeinheit wird nun mit einem Plattenförderer



Vollautomatischer Einlagerungsvorgang: Unterflurfahrzeuge befördern die Ladeinheiten zum Identifikationspunkt (I-Punkt). Eine Transportgabel übernimmt die Ladeinheit.



Identifikationspunkt (I-Punkt), gewissermaßen die strategische Stelle des Hochregallagers. Im Schaltschrank eingebaut das Funktionsschaltbild und eine Rohrpoststation.



Blick in eine Regalgasse: in der Mitte einer der riesigen Krane, ein Regalförderfahrzeug („RFZ“), von denen jedes für eine der zehn Gassen zuständig ist. Es nimmt die Paletten auf und bringt sie an das vom Prozeßrechner angewiesene Fach, wo die Teile bis zum Abruf eingelagert werden.

angewiesene Fach bringt und dort die Teile bis zum Abruf einlagert.

Das „Doppelspiel“

Diese „RFZ“, von denen jedes für eine der zehn Gassen zuständig ist, sind wahre Riesen, 40 Tonnen schwer, aber unglaublich beweglich. Mit 10 m/min geht es die Gasse entlang, mit 40 m/min den Regalstapel hinauf oder hinunter. Nach Abschluß einer Operation erhält das „RFZ“ sofort einen neuen Einsatzbefehl, etwa ein auf dem Rückweg liegendes Regalfach anzuheben, um ein von dort benötigtes Teil auszulagern. Dieser Vorgang wird „Doppelspiel“ genannt: Viele Bewegungen laufen so ab und helfen, unnötige Bewegungszeiten zu vermeiden

Diese moderne Art der Lagertechnik in Hochregalanlagen, die in Rüsselsheim seit 1975 und im Werk Bochum bereits seit 1972 praktiziert wird, gewährleistet eine übersichtliche und schnell verfügbare Bevorratung der verschiedensten Artikel auf relativ kleinstem Raum. Der vollautomatische Betrieb ermöglicht eine schnelle und fehlerfreie Abwicklung aller eingehenden Aufträge. Die anfallenden Daten sichern gleichzeitig eine laufende, exakte Bestandsführung. Alle Original Opel-Teile sowie das anerkannte Opel-Zubehör stehen jederzeit für die Besitzer von Opel-Fahrzeugen bereit und können immer und überall auf die Reise zum Opel-Händler bzw. zum Kunden geschickt werden.

„Das Auto – Motor unserer Zeit“



Das Interesse am Auto ist lebendiger denn je: Die Jubiläumsausstellung erlebte einen noch nie dagewesenen Besucherandrang. An den elf Öffnungstagen drängten sich unübersehbare Menschenmassen in den Hallen und auf dem Freigelände, auf unserem Bild auf dem fast 2.000 m² großen Opel-Stand in Halle 5.



Schirmherr der Ausstellung war Bundespräsident Karl Carstens. Am Eröffnungstag besuchte er zusammen mit Ministerpräsident Holger Börner die Stände; auf unserem ist er im Gespräch mit Generaldirektor Ferdinand Beickler zu sehen. Karl Carstens dabei: „Mein erstes Auto war ein Opel!“

ZITAT

„Motorisierung – eine soziale Errungenschaft“

„... Zu allen Zeiten hat das Auto Menschen fasziniert. Daß es in seinen Anfängen Bewunderer fand, Gaffer, die es sich nie hätten leisten können, und auch Ängstlich-Neugierige, die es eigentlich für Teufelswerk hielten – das muß nicht verwundern. Doch daß es auch als Millionenprodukt, als gängiger Gebrauchsgegenstand, Millionen intensiv interessiert, ist durchaus nicht selbstverständlich.“

Das Auto ist ein Ding eigener Art: Das haben schon die ersten Automobilschauen gezeigt. In jenen frühen Jahren, in denen der Begriff ‚Autosalon‘ geboren wurde, traf sich die bessere Gesellschaft in den Ausstellungspaläis, um sich ihre Spielzeuge im Schatten exotischer Pflanzen aus der Nähe zu beschauen. Aber draußen drückten sich schon die ersten weit weniger

finanzkräftigen ‚Sehleute‘ die Nasen an den Fensterscheiben platt. Sie ahnten, daß hier etwas im Kommen war, daß zu ihrer Emanzipation mehr beitragen würde als alle Revolutionen und Ideologien.

In der Tat hat das Auto in den folgenden Jahrzehnten und erst recht nach dem Zweiten Weltkrieg vieles im sozialen Gefüge nivelliert. Daran ändert auch nichts, daß Autos für 10.000 und 100.000 Mark auf der Frankfurter Automobilausstellung 1983 nebeneinander stehen: Die Motorisierung ist hierzu-lande eine selbstverständliche soziale Errungenschaft geworden, ja, sie wird geradezu als Grundrecht beansprucht...“

Auszug aus einem längeren Artikel in der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ anlässlich der IAA.



Zu den Prominenten, die den Opel-Stand besuchten, gehörte auch Bundespostminister Dr. Christian Schwarz-Schilling, auf dem Bild links mit dem Generaldirektor und Vorstandsmitglied Hans Wilhelm Gäß.



Viele tausend Journalisten aus dem In- und Ausland besuchten die Ausstellung. Die Presse-Berichterstattung war diesmal außerordentlich umfangreich. Auch die Fernsehstationen waren vertreten, auf unserem Bild ein Reporter des Hessischen Rundfunks, der dem Betriebsratsvorsitzenden Richard Heller gerade Fragen zum Thema „Auto und Neue Technologien“ stellt.



Wagen der verschiedensten Produktionsepochen demonstrierten die Entwicklung des Automobilbaues unseres Hauses. Vorn der Lutzmann aus dem Jahre 1898; dahinter der 20millionste Opel, ein Senator, der am 25. Mai 1983 vom Band lief, sowie ein Opel Olympia, Jahrgang 1938.

Rund 150 Damen und Herren, darunter viele Mitarbeiter unseres Hauses, sorgten im Zwei-Schicht-Betrieb für eine gute Betreuung der Besucher. Viele Fragen wurden beantwortet und über eine Million Prospekte ausgegeben. (Bild rechts).



Der „Junior“ war eine der Attraktionen unseres Standes: Hier wird er von einer der Stand-Hostessen charmant präsentiert. (Siehe auch Seite 2.)



Bevor die Massen kamen: Die Aufnahme zeigt unseren Stand in Halle 9 mit den 22 Sonderfahrzeugen – vom Corsa bis zum Senator – für die verschiedensten Verwendungszwecke. Vorn erkennt man einen Krankentransportwagen.



Elf Tage war Frankfurt das Mekka der „Auto-Fans“ aus der gesamten Bundesrepublik. Staus auf den Zufahrtsstraßen und überfüllte Parkplätze (auf unserem Luftbild von Lutz Kleinhans die am Rebstockgelände) hielten die Besucher nicht davon ab, ihrem liebsten Kind, dem Auto, ihre Referenz zu erweisen. Es war wieder eine Abstimmung mit den Füßen.

IMPRESSIONEN

OPEL auf der IAA

Die Jubiläumsausstellung, die 50. IAA, schloß am 25. September ihre Tore. Sie stand unter dem Motto: „Das Auto – Motor unserer Zeit“. 1.514 Aussteller aus 34 Ländern haben einem Publikum von mehr als einer Million Menschen ihre Produkte präsentiert. Natürlich auch unser Unternehmen. Das Opel-Modellprogramm bot in den Hallen 5 und 9 eine der jüngsten und umfangreichsten Fahrzeug-Paletten ganz Europas: Corsa, Kadett, Ascona, Manta, Rekord, Senator und Monza, jeweils in den unterschiedlichsten Modell-beziehungsweise Ausstattungsvarianten, ein überzeugendes Angebot. Unsere Wagen der neuen Generation repräsentieren – nach übereinstimmender Meinung der Fachwelt – Automobile von unaufdringlicher Modernität, konzipiert nach der Devise „Mehr sein als scheinen“, was von immer mehr Käufern honoriert wird – wie die Zulassungszahlen zeigen.

Auf unserem Stand in Halle 5 gab es wieder besondere Anziehungspunkte, zum Beispiel Zukunftsplanungen wie die Studien „Opel-Junior“ und „Corsa-Sprint“. (Siehe dazu auch auf Seite 2.) Eine weitere „Attraktion“ war der Dialog mit dem Computer: Konstrukteure zeichneten direkt in den Bildschirm. Computergestützte Konstruktionsmethoden (CAD = Computer Aided Design) wurden auf dem Opel-Stand erstmals einem breiten Publikum vorgeführt. Der Original-Bildschirm-Arbeitsplatz eines Konstrukteurs war über eine Spezialleitung direkt mit dem Entwicklungszentrum in Rüsselsheim verbunden. So konnten vor den Augen der faszinierten Besucher authentische Konstruktionsaufgaben gelöst werden.

Auch ein Querschnitt durch unsere Motorenentwicklung war zu sehen, hervorzuheben dabei das Beispiel eines keramik-isolierten Dieselmotors, dessen Technologie teilweise sogar eine Anleihe aus der Raumfahrt darstellt. Keramik, als Hitzeschild in der Weltraumtechnik nicht mehr wegzudenken, könnte in Zukunft den Triebwerksbau revolutionieren, weil in letzter Konsequenz sogar der Motor ohne Kühlsysteme denkbar wäre. Auch ein neues Navigationssystem – eine Entwicklung von Opel und Siemens – konnte auf unserem Stand bestaunt werden. Das Gerät – gewissermaßen als Lotse an Bord – macht keine Ortungshilfen von außerhalb des Wagens erforderlich. Es war in einen Rekord eingebaut und zeigte ebenfalls, wie breit die Entwicklungspalette bei uns ist.

Auch ein Besuch in Halle 9 lohnte sich. Hier zeigte die Firma auf einem weiteren Stand 22 Sonderfahrzeuge – vom Corsa bis zum Senator, unter anderem Taxis, Fahrschulwagen, den „Kommunal-Corsa“ und den „Service-Corsa“, dazu Krankentransportwagen, Bestattungswagen, Polizei- und Notarzteinsatzfahrzeuge, einen „Pirsch“-

einen „Post“- und einen „Follow-Me“-Kadett. Diese Sonderfahrzeuge waren eine eindrucksvolle Demonstration für die breite Einsatz-beziehungsweise Verwendungsmöglichkeit unserer Wagen.

Imponierend auch das Drum und Dran. Auf dem fast 2.000 m² großen Stand in Halle 5 wurden über 1 Million Prospekte beziehungsweise Drucksachen verteilt und in 600.000 Plastiktüten mit nach Hause genommen. Dazu kam die Schlacht um die 100.000 Anstecknadeln mit dem Opel-Zeichen. Hübsche Hostessen durften auch diesmal nicht fehlen, alle in weißen Kleidern mit dem quergestreiften Muster der neuen Opel-Farben.

Weniger schön die „Souvenirjagd“ auf den Ständen, auch auf unserem. Die Standleiter können ein garstig' Lied davon singen. Alles, was nicht niet- und nagelfest ist, findet einen Abnehmer – vom Bedienungsknopf über Ascher, Zigarettenanzünder, Spiegel und manches andere mehr, was in einem unbeobachteten Augenblick mitgenommen wird. Ein komplettes Ersatzteillager mußte deshalb auch diesmal wieder bereitgehalten werden.

Selbstverständlich gaben sich auch bei dieser IAA sehr viele Opel-Mitarbeiter – teils mit Kind und Kegel gekommen – auf unseren Ständen ein Stelldichein, zeigten ihren Familien und Bekannten voll Stolz unser breitgefächertes Angebot. So konzentriert, so komplett sieht man es schließlich nicht jeden Tag. Da muß man schon auf die Autoausstellung warten.

Und hier noch ein paar allgemeine Angaben: Prospekte gab es wieder tonnenweise. Rund 150 Damen und Herren, meist Mitarbeiter des Hauses – sorgten im Zweischichtbetrieb für eine gute Betreuung der Besucher. Es gehört schon viel Fachwissen dazu, die unzähligen, meist technischen Fragen oder die nach dem Preis dieser oder jener Modellausstattung prompt und korrekt zu beantworten. Und nicht zuletzt muß den Mitarbeitern der Kundendienst-Werkstatt wieder ein hohes Lied gesungen werden. Sie hegten und pflegten die Fahrzeuge den ganzen Tag über, hauptsächlich natürlich nach Ausstellungsschluß, wenn es galt, alle so herzurichten, daß sie dem Publikum am nächsten Morgen wieder völlig intakt, glänzend und strahlend präsentiert werden konnten.

Abschließend noch ein Hinweis auf das wieder sehr umfangreiche Rahmenprogramm dieser IAA mit verschiedenen Podiumsdiskussionen unter dem Motto „Zukunftschancen unserer Gesellschaft“ mit Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und von Verbänden, moderiert von bekannten Fachjournalisten. Als Podiumsteilnehmer beim Thema „Welche Rolle spielt das Auto morgen?“ nahm Generaldirektor Ferdinand Beickler teil.



Parken im Halteverbot?

Das absolute Halteverbot an der Straße dient nicht nur dem sogenannten fließenden Verkehr, sondern auch dem Schutz des Fußgängers. Das sagt der Sechste Zivilsenat des Bundesgerichtshofes in Karlsruhe in einem Urteil. Ein Fußgänger, so entschieden die höchsten Richter, könne sich dann auf die Mißachtung des Halteverbots durch einen Autofahrer berufen, wenn der Fahrer mit seinem abgestellten Wagen eine unübersichtliche Situation im Verkehr herbeiführt und dadurch einen Schaden verursacht habe. (Aktenzeichen VI ZR 212/80 vom 25. Januar 1983.) In diesem Rechtsstreit ging es um den Schaden, den ein sechsjähriger

Schüler erlitten hatte. Er war schwer verletzt worden, als er hinter einem im absoluten Halteverbot geparkten Lieferwagen auf die Fahrbahn gelaufen war, um sie zu überqueren. Dabei hatte ihn ein Auto erfaßt.

Beschädigungen an Autobahnen

Wer mit seinem Fahrzeug, sei es durch eigenes oder fremdes Verschulden Einrichtungen der Autobahn beschädigt, ist verpflichtet, den Vorgang umgehend der nächsten Autobahnmeisterei zu melden. Der Autofahrer, der zum Beispiel durch ein mißlungenes Ausweichmanöver Bekanntheit mit der Leitplanke macht und sie beschädigt, macht sich mit der Entschuldigung „es ist ja nichts passiert, nichts wie weg“ dem Vergehen der Fahrerflucht schuldig. Um einer etwaigen Strafverfolgung zu entgehen, ist es auf jeden Fall besser, sich über die nächste Notrufsäule bei der Straßenmeisterei zu melden. Wie die Straßenmeistereien dem AvD versichern, wird in einem solchen Falle von ihnen keine Polizei hinzugezogen. Ihnen geht es allein um die Schadensfeststellung und Abwicklung mit der Kfz-Versicherung des Verursachers, die die vollen Instandsetzungskosten übernimmt. Übrigens: Vier Meter Leitplanke kosten 400 Mark.

COPILOTEN IM RALLYESPORT

Nach dem Start hilft nur noch „Beten“ ...

Beim Beten im Rallyeauto wird auf das Falten der Hände verzichtet. Die Gebete werden auch nicht gen Himmel, sondern zum Fahrer geschickt, dabei jedoch aus einem „Gebetbuch“ vorgelesen, das mitunter Bibel-Umfang besitzt. Trotzdem, kein Heiliger würde die Sprüche verstehen, die der Rallyepilot aufnehmen und in Fahraktionen umsetzen muß: „Einhundert – rechts über Kuppe voll – und Achtung – einhundert – Rechtseingang lang – dreißig – Linksabzweig macht auf – langlang – macht zu – sofort links drei.“ Das waren 300 Meter Rallyestrecke, im Wettbewerb potenzieren sich diese Angaben auf mehrere hundert Kilometer.

Die Zahl der Top-Rallyebeifahrer ist verschwindend klein. In der Welt sind es rund 20, die echte Vollprofis sind. Aus Deutschland gehören Christian Geistdörfer (1982 mit Walter Röhl Weltmeister auf einem Opel Ascona 400) und Gunter Wanger (Europameister 1979 und in dieser Saison Erwin Webers Partner im Manta 400) zu den Top-Twenties.

„Allwettersysteme“

Längst ist es nicht mehr ausreichend, den Grad einer Kurve zu bestimmen (Job des Fahrers im Training), diese

Angaben zu Papier zu bringen und im Wettbewerb dann vorzulesen (Job des Beifahrers). Mit der Leistungsstärke der Rallyeautos mußten auch die Angaben zum Verlauf der Rallyerouten präziser werden, um das Potential des Fahrzeuges in jeder Kurve, vor jeder nicht einsehbarer Kuppe und an jedem Abzweig optimal einzusetzen. Alle guten „Aufschriebe“, wie sie der Fachmann nennt, sind sogenannte Allwettersysteme, die sich auf den Radius der Kurven und nicht auf die realisierbaren Kurvengeschwindigkeiten beziehen. Denn was bei trockener Piste mit

Vollgas zu durchfahren ist, macht bei Regen ganz sicher einen Gaslupfer notwendig.

„Aufschrieb 1 – 5“

Das in der Bundesrepublik gebräuchlichste System ist der „Aufschrieb 1 – 5“. Dabei ist „1“ der Radius einer spitzwinkligen Kurve. Die Zahl „2“ steht für einen rechtwinkligen Abzweig und „3“ ist eine Kurve von etwa 75 Grad. Die erste schnell durchfahrbare Kurve ist die „4“, gleichzeitig mit leichtem Abbremsen. Bei „5“ wird nur noch kurz vom Gas gegangen. Die weitere Steigerung heißt dann logischerweise „voll“. Komplettiert werden die Noten durch Angaben, die den jeweiligen Straßenverlauf näher beschreiben: „Macht auf“, „macht zu“, „lang“, „spitz“, „Schotter“ und ähnliches.

Optimale Angaben

Der Beifahrer hat nunmehr die Aufgabe, dem Fahrer diese Angaben optimal anzusagen. Dadurch erhält er indirekt die Chance, den Fahrer durch seine Sprechweise schneller oder langsamer

zu machen, indem er dem „Kutscher“ Kurvenpassagen einzeln, mit kleinen Pausen oder aber als ganzes Paket ansagt. Was auch schon dazu führte, daß manche Fahrzeugschäden mit auf das Konto eifertiger Assistenten gingen. Ein weiteres Problem der Copiloten ist die relative Anonymität, die sie genießen, denn bei Erfolgen stehen immer die Fahrer im Mittelpunkt. Mit 40 Prozent bezeichnet Erwin Weber den Erfolgsanteil eines Beifahrers im Team, wozu jedoch mehr Arbeit gehört, als nur das „Beten“ des Aufschriebes.

„Gehirn sitzt rechts“

Copiloten sind in einer Person Psychologen, Manager und Schuttabladeplatz für Ärger aller Art (einer muß ja schließlich die Schuld auf sich nehmen) und müssen sich manchmal auch anhören, daß sie eigentlich nur unnützes Gewicht im Auto darstellen.

Diese revanchieren sich dann mit dem Ausspruch, daß Fahrer eigentlich kopflose Gaspedaltreter sind, denn „das Gehirn im Auto sitzt immer rechts“.



SCHRECKERLEBNIS

Verkehrsunfälle mit Kindern

Im vergangenen Jahr wurden 750 Kinder Opfer des Straßenverkehrs. Die Masse all dieser Unfälle ereignet sich im innerörtlichen Bereich und nicht auf qualifizierten Straßen. Als Hauptursachen gelten bei menschlichem Versagen zu hohe Geschwindigkeiten, falsches Überholen und Alkoholeinwirkung. Von den 750 Todesopfern im Vorjahr unter den Kindern – 1980 waren es noch über tausend – ist gewiß jedes einzelne Kind ein Verkehrsoffer zu viel.

Seelische Schäden

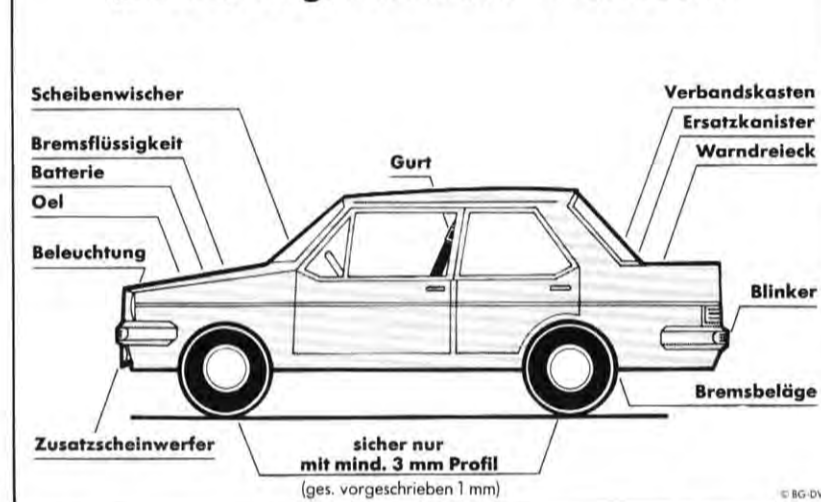
Im Blick auf die erschreckende Zahl von Verkehrsunfällen mit Kindern wandte sich Professor Dr. Gerd Biermann, Direktor der Akademie für Psychotherapie von Kindern und Jugendlichen in Pullach bei München, mit besonderen Forderungen an die Öffentlichkeit. Sein Leitfadens richtet sich an alle Angehörigen von Kindern, die einen Unfall erlebt und überlebt haben. Der Wissenschaftler geht davon aus, daß Eltern und Ärzte ihr Hauptaugenmerk auf die körperliche Gesundheit des Kindes richten. Für ebenso entscheidend hält er aber auch die Heilung von seelischen Schäden. Ein Kind, so betont er, erlebt ein elementares Ereignis und Schreckerlebnis, „das gleich einem Erdbeben alle gewohnten Sicherungen außer Kraft setzt“. Dieses tritt auch ein, wenn ein Kind Zeuge eines Unfalles wird. Seelische Störungen, die sich in unmotivierten Aggressionen Luft machen, sind oft die Folge.

Geduld nicht verlieren

Um den Unfallschock des Kindes zu lindern, ist nach Professor Biermann die Anwesenheit der Mutter oder einer anderen Bezugsperson im Krankenhaus, wenn möglich auch auf der Intensivstation, entscheidend wichtig.

Am Ort des Unfallgeschehens soll man die Geduld mit dem Kind nicht verlieren. Kann das Kind noch am Unfalltag aus dem Krankenhaus entlassen werden, dann sollte dafür Sorge getragen werden, daß es so schnell wie möglich wieder in seine vertraute Umgebung nach Hause kommt. Aggressionen als Folge innerer Ängste, auch wenn dabei Spielzeug und anderes zu Bruch geht, sollte man dulden und in ruhigen Gesprächen festzustellen versuchen, was das Kind nach dem Unfallgeschehen noch nicht innerlich verarbeitet hat. Der psychische Schaden, den ein Unfall bei einem Kind anrichtet, kann über Jahre andauern und in schweren Fällen nur durch psychotherapeutische Hilfe behoben werden.

„Partner zeigen Sicherheit“: Autofahrer



Wann haben Sie sich zum letzten Mal Gedanken darüber gemacht, ob Ihr Fahrzeug auch wirklich verkehrssicher ist? Die Ausrüstung sollte nicht nur vollständig sein, sondern auch in Ordnung. Prüfen Sie gelegentlich, und zwar mehrmals im Jahr, Ihr Fahrzeug anhand der abgebildeten „Checkliste“ bzw. lassen Sie es prüfen, natürlich beim Fachmann, im Opel-Händler-Betrieb.

TEURER SPASS

Der „Vogel“ wird seltener

Ob es das Temperament der motorisierten Zeitgenossen in all seinen Erscheinungsformen war oder was auch immer, eines steht fest: Vor nur wenigen Jahren drohte der „Vogel“, den man dem anderen zeigte, zu einer Art Markenzeichen im deutschen Straßenverkehr zu werden. Dazu ist es erfreulicherweise nicht gekommen, denn das damals übliche Tippen an die Stirn hat Seltenheitswert bekommen. Was aber ist geschehen, daß offenbar sowohl Choleriker als auch Phlegmatiker seit langem davon absehen, dem Partner im Straßenverkehr durch besagtes Zeichen zu signalisieren, für wie verrückt sie ihn halten?

Die Antwort liegt auf der Hand. Wer sich einer Beleidigung gegenüber seinem Mitmenschen schuldig macht, wird hart bestraft. Und wenn's um Geld geht, und darum geht es beim „Vogel-Zeigen“ in aller Regel, dann zügelt mancher schon sein Temperament, und wenn er sich noch so sehr im Recht fühlt. Dennoch gehen manchem die Pferde durch, wenn irgendein „blöder Kerl“ einem die Vorfahrt genommen hat. Dann ertönen auf einmal Vokabeln, gegen die Goethes Götze Zitat wie eine freundliche Aufforderung klingt.

Nun, wenn die Wutausbrüche im geschlossenen Wagen erfolgen und auch keine eindeutigen Zeichen wie Vogel-Zeigen nach draußen sichtbar werden, ist alles klar. Problematisch wird es auf jeden Fall, wenn beleidigende Worte – im Straßenverkehr soll es da einige Möglichkeiten geben – womöglich vor Zeugen fallen. Wer sich dann beleidigt fühlt, kann Strafantrag stellen. Das aber kann ein teurer Spaß werden. Wie aus folgenden Überlegungen hervorgeht, lohnt es sich nicht, Verkehrsteilnehmer zu beschimpfen. Wer den Verhandlungen in Amtsgerichten, wo Beleidigungsklagen im Schwerpunkt erhoben werden, einmal beigewohnt hat, weiß um die Tagessätze, die bei der Strafzumessung eine Rolle spielen.

Nicht jeder aber weiß, daß sich diese Tagessätze nach dem Einkommen des Beschuldigten richten. Sie betragen ein Dreißigstel dessen, was man am Monatsende nach Hause bringt. IVB



Rallye-As Erwin Weber (links) und sein Beifahrer Gunter Wanger, von dem (und den übrigen Co-Piloten) dieser Bericht handelt. Mit 40 Prozent bezeichnet Erwin Weber den Erfolgsanteil eines guten Beifahrers.