

PRÜFFELD DUDENHOFEN

Harte Arbeit und kein Hauch von Abenteuer

Abseits von Besiedlungen liegt, in ein Waldgebiet eingebettet, das fast drei Quadratkilometer große Opel-Prüffeld Dudenhofen. Hier muß jede neue Opel-Konstruktion mehr aushalten können als jemals später im Straßenverkehr.

Auf Schlammrinnen, steilen Berg- und Talstrecken, Schlaglochabschnitten, Wellenbahnen, Grobpfasterstraßen wird jedes neue Modell auf seine Dauerhaltbarkeit getestet. Ein fünf Kilometer langer Hochgeschwindigkeitsring mit sechs Bremsstrecken umschließt die Testanlage.

Nicht nur das neue Auto selbst

muß sich bewähren, auch seine Serienfertigung wird geprobt: Im Rüsselsheimer Pilotwerk arbeiten sich die Mitarbeiter ein, üben jeden Montageschritt, bis er reibungslos funktioniert, prüfen alles auf Paßgenauigkeit. Dabei entstehen 120 unverkäufliche Originale des „Neuen“, der jetzt in härtesten Intensivtests seine Qualität nochmals unter Beweis stellen muß. Dann erst ist der große Tag gekommen. Ein neuer Opel geht in Serie. Das Ziel ist erreicht. Perfektion ab Wagen 1. So war es auch beim neuen Kadett. (Die Aufnahmen für diesen Bericht wurden schon früher mit einem Ascona gemacht.)



„Der neue Kadett GSi: Ein perfekter Flitzer ...“ (BILD).



Testfahrer mit seinem „Co-Piloten“, der modernen Elektronik.



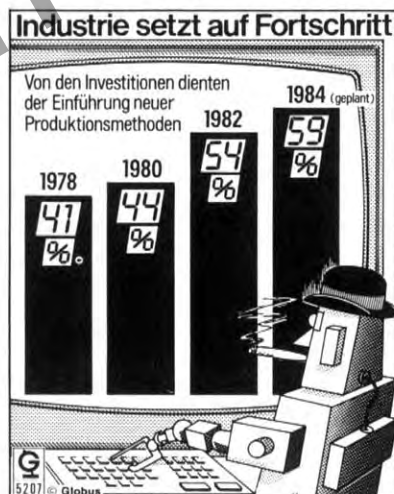
Der Weg zur Serienreife führt über rauhes Pflaster (links). — Fahrwerktest bei schneller Kurvenfahrt (rechts).



Testpensum: 1.000 Kilometer am Tag (links). — Bei jeder Runde einmal durchs Salzwasserbad (rechts).



„KLICK“ ist sicherer als Glück!



Welche Motive auch immer bei den Investitionen im Vordergrund stehen — ob Erweiterung, Rationalisierung oder Ersatz alter Anlagen — die Industrie in der Bundesrepublik Deutschland setzt immer mehr auf Fortschritt. Nach einer Untersuchung des Münchner Ifo-Institutes sollen 59 Prozent aller Investitionsvorhaben 1984 der Einführung neuer Produktionsmethoden dienen. Sechs Jahre zuvor, 1978, waren nur 41 Prozent für diesen Zweck bestimmt. Insbesondere seit Beginn der 80er Jahre haben sich die Bemühungen der Industrie verstärkt, technische Neuerungen (z. B. Handhabungsautomaten) für ihre Fertigungsabläufe zu nutzen. Vor allem in den Branchen Straßenfahrzeugbau, Luft- und Raumfahrt, Elektrotechnik, Büromaschinen und Datenverarbeitungsanlagen, Feinmechanik und Optik sowie Schiffbau ist technischer Fortschritt Trumpf. Dahinter steht der Zwang, Kosten zu senken und gegenüber den Konkurrenten auf den Weltmärkten wettbewerbsfähig zu bleiben.

Auto und Sicherheit

Der Straßenverkehr ist sicherer geworden. Doch niemand kann sich mit diesem Ergebnis zufriedengeben. Die Sicherheit des Verkehrs fordert alle Beteiligten — Hersteller, Verkehrsteilnehmer und Öffentliche Hand — zu immer neuen Anstrengungen heraus. Die Automobilindustrie tut sehr viel für die Sicherheit. Das wichtigste Sicherheitselement aber ist und bleibt der Mensch.

Im Interesse der eigenen Sicherheit sollte auch der Fahrer zwei Sicherheitsaufgaben selbst erfüllen: Auf den Zustand seines Fahrzeuges achten (unter anderem Bremsen, Beleuchtung, Reifen) und während der Fahrt den Sicherheitsgurt anlegen. Und zwar immer! Das Kraftfahrzeug bildet heute mit einem Anteil von etwa 80 Prozent bei den beförderten Gütermengen und 90 Prozent — den Omnibus eingeschlossen — beim Personenverkehr das Rückgrat unseres Verkehrssystems. Das ist das meßbare Ergebnis der Vorzüge des Automobils. Alle Prognosen über die künftige Verkehrsnachfrage deuten darauf hin, daß der Individualverkehr und der Straßengüterverkehr weiter wachsen werden.

Jüngste Umfrageergebnisse bestätigen die positive Einschätzung des Automobils. Während die Industrie viel Zeit und Geld darauf verwendet, möglichst sichere, sparsame, lärm- und abgasfreie Autos zu entwickeln, werden die außerhalb des Fahrzeuges liegenden Verbesserungsmöglichkeiten bei weitem nicht so intensiv genutzt: beim Straßenbau und in der Verkehrsführung. Der bekannte Stop- und go-Verkehr im Stadtbereich ist eine der Hauptursachen für hohen Verbrauch und hohe Abgas- und Lärmbelastung.

Auch der Fahrer kann mit seiner Fahrweise viel zu einem sparsameren und ruhigeren Verkehr beitragen. Die Anstrengungen der Industrie reichen allein nicht aus. Sie werden um so schwieriger und kostspieliger, je mehr man sich optimalen Werten nähert. — Fassen wir zusammen: Während das Automobil zunehmend an Bedeutung gewann, hat die Verkehrspolitik darauf mit Einschränkungen geantwortet. Der Sicherheit im Straßenverkehr war diese Politik wenig dienlich, denn Sicherheit ist nicht nur eine Frage optimaler Fahrzeugtechnik und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer, sondern auch ein Problem der Verkehrswege.

Im Interesse der Sicherheit eines jeden einzelnen Bürgers sind dabei deutliche Kurskorrekturen erforderlich. Dabei geht es nicht einfach um die Forderung nach „mehr Straßen“. Hauptziel ist es vielmehr, das Straßennetz qualitativ so zu verbessern, daß auch in Zukunft eine Bewältigung des noch weiter ansteigenden Verkehrsvolumens bei steigenden Sicherheitsansprüchen gewährleistet bleibt. Hierzu ist vor allem die zügige Beseitigung von Unfallschwerpunkten, Engpässen im Straßennetz, der beschleunigte Ausbau der Ortsumgehungen, der gegenverkehrs- und kreuzungsfreie Ausbau vorhandener Straßen, aber auch der auf Netzergänzungen ausgerichtete Neubau von Straßen erforderlich.

Der in diesem Zusammenhang häufig zu hörende Einwand, in der Bundesrepublik gebe es genug Straßen, man dürfe die Landschaft nicht „zubetonieren“, ist falsch: alle Verkehrsflächen zusammen beanspruchen heute 4,7 Prozent der Fläche des gesamten Bundesgebietes, die Autobahnen noch nicht einmal 0,2 Prozent.

-vda-



TESTFAHRTEN AUF DER INSEL KORSIKA

Kadett auf Herz und Nieren geprüft

Im September hatten Fachjournalisten aus dem In- und Ausland Gelegenheit, unseren neuen Kadett auf Herz und Nieren zu prüfen. Kein besseres „Prüffeld“ konnte dafür gefunden werden als der „Berg im Meer“, die Insel Korsika. In mehreren Gruppen kamen die Medienvertreter mit Chartermaschinen auf die „Insel der Schönheit“, wie sie schon die alten Griechen beschrieben, um hier erste Fahreindrücke mit unserem Neuen zu sammeln. Es blieb zwar jedem überlassen, welche Route er dazu benutzen wollte, doch die meisten hielten sich an eine der vier unterschiedlich langen Streckenvorschläge mit Straßen und Pisten „sämtlicher Güteklassen“. Um einen möglichst umfassenden Eindruck von der Modellpalette zu gewinnen, konnten die Wagen unterwegs an eigens dafür vorgesehenen Haltepunkten gewechselt werden. Die Verantwortlichen hatten bewußt keine „handverlesenen Sonntagsstraßen“ ausgewählt, sondern Straßen und Pisten, die für Korsika typisch sind und dem Fahrer vieles abverlangen. Die nachfolgenden Auszüge aus zum Teil sehr langen Berichten können natürlich nur einen Querschnitt des vielfältigen internationalen Pressechos wiedergeben. Übrigens: Das Opel PR-Team hatte ganze Vorarbeit geleistet. Die Organisation klappte wie am Schnürchen, und es gab keine nennenswerten Pannen. Nicht zu vergessen die kaum zu übertreffende Einsatzbereitschaft einer fachkundigen Mitarbeiter-Gruppe aus der Kundendienst-Werkstatt, die die Wagen – oft rund um die Uhr – warteten und pflegten. (Die Aufnahme zeigt den ab 1985 für den Motorsport vorgesehenen GSi, Gruppe -A- Kadett, mit 125 kW/170 PS.)

„Erstklassiges Auto“

„Die Kurven auf Korsika nahmen kein Ende: rechts, links, Schlaglöcher, Schotter, Abgründe. Bloß keinen Fehler machen: Es war der erste Test mit dem neuen Kadett, und er war wirklich ein Vergnügen. Ich riß das Auto fast um 90 Grad herum – und es lag wie ein Brett, aber viel komfortabler als bisher. Der 75-PS-Motor des Kadett (früherer Kadett) hat sich zur Wispermaschine gewandelt. Die typischen Fahrgeräusche (Windzischen an den Fenstern, gelegentliches Rumpeln von Rädern und Reifen) sind fast völlig verschwunden. Hinter dem Lenkrad ist mehr Platz, das 4 Meter lange Auto sitzt wie angegossen... Zum fünften Male nach dem Krieg hat Opel den Kadett nun 'runderneuert'. Jetzt ist ein erstklassiges Auto daraus geworden! Die Käufer werden viel Freude daran haben...“

BILD

„Gute Rundumsicht“

„Auf Berg- und Talstraßen in Korsika konnten wir an den diversen Typen des neuen Kadett sowohl Temperament als auch Komfort, Bremsen und Lenkung recht ausgiebig prüfen. Bei allen Ausrüstungsvarianten war das Einnehmen einer guten Sitzposition hinter dem Lenkrad kein Problem. Die Übersicht auf die Anzeigen ist gut, ebenso die Rundumsicht, was wir wegen des etwas breit geratenen hinteren Pfortens nicht unbedingt erwartet hätten... Dem bisherigen Kadett wur-

de einhellig bescheinigt, ein gutes Auto zu sein. Daß er zudem auch erfolgreich war, belegen die Verkaufsstatistiken der verschiedenen Länder. Der neue hat durchaus das Zeug, den bisherigen zu übertrumpfen...“

AUTOMOBIL REVUE (BERN)

„Die Hessen kommen“

„Erbarmen, die Hessen kommen! An diesen Fernseh- und Schlagertitel dürfte sich die Kadett-Konkurrenz vom Oktober dieses Jahres an häufiger erinnern. Denn die im hessischen Rüsselsheim ansässige Adam Opel AG hat weder Kosten noch Mühen gescheut, ihr Paradepony, an dem es seither schon wenig zu kritisieren gab, weiter zu vervollkommen... Bei der Sitzprobe im neuen Kadett fällt denn auch auf, daß sowohl für die Vornsitzen als auch für die Rücksitz-Passagiere kein Anlaß besteht, über Raumnot zu klagen... Geräumiger geht es auch im Gepäckabteil zu, denn das Ladevolumen wuchs auf 390 Liter nach VDA-Norm. Bei vollständig umgeklappten Rücksitzen vergrößert sich der Stauraum auf maximal 1.000 Liter.“

AUTO, MOTOR, SPORT

„Deutliche Fortschritte“

„Wir hatten schon jetzt Gelegenheit, den bisher windschnittigsten Opel auf den Gebirgsstraßen von Korsika probefahren. Erste Fahreindrücke be-

stätigen die Meinung der Opel-Techniker, gegenüber dem Vorgänger-Modell deutliche Fortschritte erzielt zu haben. Bei allen von uns gefahrenen Varianten – Kadett Diesel, Kadett LS, Kadett GT und Kadett GSi – war festzustellen: mehr Fahrkomfort, narrensichere Straßenlage, weniger Motorlärm, geringere Windgeräusche und größerer Innenraum...“

FRANKFURTER ALLGEMEINE

„Ein dickes Lob“

„Die Form des Opel Kadett hat der Windkanal diktiert, und nicht ohne Stolz werben die Rüsselsheimer denn auch mit dem günstigsten c_w -Wert dieser Wagenklasse. 0,32 erreichen die verschiedenen Limousinen-Versionen, der GSi (ehemals GTE) wird gar mit 0,30 angegeben... Die aerodynamisch günstige Keil- bzw. Tropfenform prägt das Äußere des neuen Kadett. Vorn die stark abfallende, rundliche Frontpartie, hinten das hochgezogene Heck... Auch ist der Fronttriebler spürbar in die Breite gegangen. Um fünf Zentimeter übertrifft der Neue seine Vorgänger, was freilich dem Platzangebot im Innern zugute kommt... Ein dickes Lob verdienen sich die Rüsselsheimer für die Gurthöhenverstellung auf den Vordersitzen. Der obere Verankerungspunkt an der B-Säule kann bis zu fünf Zentimetern variiert werden, je nach Körpergröße...“

FRANKFURTER NEUE PRESSE

„Kadett-Revolution“

„Die Vorteile für Fahrer und Beifahrer: der Treibstoff-Verbrauch ist um rund zehn Prozent gesunken, gleichzeitig wurde der neue Kadett um rund zehn Prozent schneller (GSi: 203 km/h Spitzengeschwindigkeit). Die störenden Windgeräusche haben abgenommen, so kann zum Beispiel das Schiebedach bis Tempo 120 offen bleiben.“

Die Karosserie des neuen Kadett ist auch sicherer und praktischer. Weil scharfkantige Regenrinnen fehlen, sinkt die Verletzungsgefahr für Zweiradfahrer... Alle Modelle haben eine praktische Hecktür, die bis zum Wagenboden reicht und so das Beladen erleichtert. Das Heckfenster verschmutzt nicht mehr so leicht, der Scheibenwischer/Wascher ist immer serienmäßig.

Die 'Kadett-Revolution' hat auch vor dem Innenraum nicht haltgemacht: übersichtliche Armaturen im Blickfeld des Fahrers (der GSi hat vollelektronische Anzeigen), straffere, bequemere Sitze, die dem Oberkörper besseren Halt bieten, in allen Viertürern eine Höhenverstellung der Gurte für die Vordersitze (damit das Gurtband nicht am Hals anliegt), in der luxuriösen GLS-Ausführung ist die umklappbare hintere Sitzbank im Verhältnis ein Drittel zu zwei Drittel geteilt...“

„Mut zur neuen Form“

„Opel hat bei dieser fünften Kadett-Generation seit 1936 Mut zur neuen Form bewiesen... Der Kadett wirkt vorn flach, glatt und geschlossen. Die Heckansicht des 'Tropfenform-Autos' wird geprägt von einer senkrechten Abrißkante. Während sich um den alten, seit 1979 gebauten Kadett (damals erstmals mit Frontantrieb) nie Neugierige scharten, zieht der Neue mit seinem modernen, windschnittigen Erscheinungsbild (Super-Wert von 0,30 c_w) durchaus die Blicke auf sich... Durch die leichtere und strömungsgünstigere Karosserie stiegen trotz gleichgebliebenen Motoren-Angebots die Fahrleistungen erneut an. Zusätzlich konnte der Kraftstoffverbrauch der ohnehin schon sparsamen Kadett-Baureihe noch einmal gesenkt werden.“

Der stärkste Kadett beispielsweise, der am Heck-Flügel kenntliche GSi, läuft mit nach wie vor 115 PS statt bisher 184 km/h nun respektable 203 km/h. Der Spritkonsum liegt dagegen je nach Fahrweise – bei beachtlich niedrigen acht bis neuen Litern Super auf 100 Kilometer...“

WOLFSBURGER NACHRICHTEN

„Wie auf Schienen“

„Herausgekommen ist ein Fahrzeug mit einer Superstromlinienform, vergrößertem und neugestaltetem Innenraum, sparsameren Motoren und verbessertem Fahrwerk. Die ersten Fahrten auf den kurvenreichen Gebirgsstraßen von Korsika waren beeindruckend. Die knapp vier Meter langen (Radstand 2,50 Meter) und 1,66 Meter breiten Fahrzeuge laufen wie auf Schienen. Die Stöße aus Schlaglöchern und auf Schotterstraßen wurden von dem Fahrwerk problemlos geschluckt.“

Auch den Versionen mit den schwächsten Motoren (1,2 Liter, 55 PS) ging an den steilen Bergstraßen nie die Puste aus. Sie bewiesen, daß sparsame Käufer keine Untermotorisierung zu befürchten brauchen...“

HAMBURGER ABENDBLATT

BEILAGENHINWEIS

Gruppenlebensversicherung

Dieser Ausgabe der OPEL POST liegt ein Informationsblatt der Gruppenlebensversicherung bei mit Einzelheiten über diese traditionsreiche Einrichtung im Interesse der Mitarbeiter beziehungsweise ihrer Angehörigen.

Mehr Azubis

Im September wurde bekannt, daß die Firma 1984/85 die Zahl ihrer Ausbildungsplätze um 105 Stellen erhöht. Damit werden in diesem Zeitraum insgesamt 700 Auszubildende in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern eingestellt; eine Steigerung von rund 18 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Es sei, so wurde erklärt, ein Beitrag des Unternehmens zur Verringerung der Jugendarbeitslosigkeit. Opel wolle noch stärker als bisher Jugendlichen über den eigenen Bedarf hinaus eine Ausbildung ermöglichen.

Von den zusätzlich angebotenen Ausbildungsplätzen entfallen 54 auf das Werk Rüsselsheim, 36 auf das Werk Bochum und 15 auf die Kaiserslauterner Produktionsstätte. Die Neueinstellungen erfordern eine Vergrößerung der Ausbildungseinrichtungen, die mit knapp 600 Plätzen für Berufsanfänger derzeit voll ausgelastet sind.

Dies bedeutet, daß die neugeschaffenen Ausbildungsplätze – je nach Werk – erst im Laufe der nächsten Monate besetzt werden können. (Einzelheiten in den Abteilungen Berufsausbildung der drei Werke, den Werksanschlüssen und auf Seite 6 dieser Ausgabe.)

Werksurlaub '85

Zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat wurde jetzt vereinbart, daß der Werksurlaub für das kommende Jahr in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern in die Zeit vom 17. Juli bis zum 2. August 1985 fällt. (Einzelheiten – auch zum Thema Weihnachtsurlaub 1985 – auf den Werksanschlüssen.)

IN BOCHUM

Betriebsräteversammlung

Betriebsratsmitglieder sowie Jugendvertreter aus dem gesamten Unternehmen treffen sich jährlich zu einer Konferenz in einer Stadt der drei Werke. Nach Rüsselsheim 1983 ist in diesem Jahr Bochum der Tagungsort der dreitägigen Zusammenkunft vom 22. bis zum 25. Oktober.

Als Gäste nehmen – zeitweise – Vertreter der Geschäftsleitung und der im Unternehmen vertretenen Gewerkschaften teil. Berichte, Referate, Diskussionen und Resolutionen prägen regelmäßig das Bild dieser Versammlungen. Die Werkzeitung wird über die diesjährige Konferenz in ihrer nächsten Ausgabe berichten.

COMPREX-SYSTEM PRÄSENTIERT

Weltpremiere für Druckwellenlader im Senator

Als erster Automobilhersteller der Welt wird das Unternehmen zu Beginn des kommenden Jahres die Serienproduktion eines Dieselpkw mit BBC-Druckwellenlader (Markenname COMPREX) aufnehmen. Das gemeinsam von der Adam Opel AG und der Brown, Boveri & Cie. entwickelte System verhilft dem schnelllaufenden Pkw-Dieselmotor zu einer wesentlich besseren Leistungsausbeute. Von der herkömmlichen Turboaufladung unterscheidet sich die Druckwellenaufladung durch die Fähigkeit, bereits bei niedrigen Drehzahlen ein hohes Durchzugsvermögen zu bewirken, und dies bei praktisch verzögerungsfreier Reaktion auf Bewegungen des Gaspedals. COMPREX kommt vorläufig ausschließlich im Senator zum Einsatz. Ein erstes Modell präsentierte die Firma jetzt auf der Berliner Automobilausstellung „AAA '84“ (Autos, Avus, Attraktionen), die vom 6. bis 14. Oktober stattfand.

Opel installiert den Druckwellenlader am bewährten Vierzylinder-Dieselmotor mit 2,3 Litern Hubraum, der unaufgeladen 52 kW/71 PS und in Turbo-Version 63 kW/86 PS leistet. Mit der COMPREX-Aufladung mobilisiert der Selbstzünder dagegen 70 kW/95 PS und ermöglicht dem Senator eine Spit-

In seiner Elastizität kann sich der neue Opel sogar im Kreis nominell stärkerer Benzinmotor sehen lassen. Zum Beispiel vergehen bei der Beschleunigungsmessung von 40 auf 100 km/h im vierten Gang nur 16,0 Sekunden. Effekt: Der Fahrer kann sich schon nach kurzer Zeit an eine spritsparende nieder-

von Druckwellen mit Schallgeschwindigkeit von den Abgasen auf die Verbrennungsluft übertragen, wodurch diese verdichtet und in die Zylinder des Motors gedrückt wird.

Das Unternehmen plant zunächst eine Serie von 500 Senator-Einheiten mit COMPREX-Dieselmotor, die allerdings wegen in Rüsselsheim nicht vorhandener Kapazitäten außerhalb des Stammwerks angefertigt werden. Mit der Installation des Druckwellenladersystems wurde die renommierte schwäbische Firma Irmischer beauftragt, der Opel die ansonsten komplett produzierten und geprüften Limousinen anliefern.

Ob das Werk auch andere Modelle mit dem neuen Prinzip ausrüstet, ist noch nicht entschieden, zumal bei kleineren Fahrzeugen die Preisdifferenz gegenüber einem Turbo (voraussichtlich etwas unter 1.000 Mark) stärker ins Gewicht fällt.

NÜRBURGRING

Prominenz am GSi-Volant

Die Vorstellung des neuen Kadett GSi anlässlich des großen Preises von Europa am 7. Oktober auf dem Nürburgring sollte nicht nur ein größeres Sportpublikum erstmals mit dem windschlüpfigen Opel-Renner bekanntmachen, sondern diene gleichermaßen einem guten Zweck: Der Reinerlös aus einer Prominenten-Präsentation fließt der von Professor Dr. Fritz Lampert geleiteten „Station Peiper“ zu, einem Behandlungs- und Forschungszentrum an der Universitätsklinik Gießen zur Bekämpfung der Leukämie. Maßgeblich für die Höhe der Summe von mehr als 30.000 Mark ist ZDF-Sportchef Dieter Kürten verantwortlich, unermüdlicher Förderer der Station, in der vor allem an Leukämie erkrankte Kinder behandelt werden. Von Opel ließ sich Dieter Kürten für jeden zum Mitmachen gewonnenen prominenten Sportler eine Prämie von 2.000 Mark zusagen, um danach mit beträchtlichem Erfolg eine Anrufaktion zu starten: Neben Professor Dr. Lampert und Dieter Kürten selbst, die mit gutem Beispiel voranführen, haben am 7. 10. auf dem Nürburgring viele prominente Sportler einen Kadett GSi pilotiert.



1924 stellte Opel den legendären „Laubfrosch“ auf der Berliner Automobilausstellung vor. Genau 60 Jahre später war es der neue Kadett, der jetzt auf der „AAA '84“ (Autos – Avus – Attraktionen), die vom 6. bis 14. Oktober in Berlin stattfand, sein offizielles Deutschland-Debüt gab.

ze von 172 km/h sowie eine Beschleunigungszeit von 15,0 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. (Der Turbo-Dieselmotor zum Vergleich: 167 km/h beziehungsweise 16,5 Sekunden.) Im Fahrbetrieb entwickelt der Opel Senator COMPREX-Dieselmotor eine Leistungscharakteristik, die ungefähr der eines gleichstarken Wagens mit einem überdurchschnittlich elastischen Benzinmotor entspricht. Die Drehmomentsspitze von 195 Newtonmetern wird bei 2.400 Kurbelwellenumdrehungen erreicht; von 1.400 bis 3.700 min⁻¹ stehen mindestens 90 Prozent dieses Wertes zur Verfügung. Bei etwa 1.000 min⁻¹ – das sind ca. 40 km/h im 5. Gang – übertrifft die Kraft des COMPREX-Motors die des Turbo-Triebwerkes um rund 30 Prozent.

tourige Fahrweise gewöhnen – und dies bei ständiger Verfügbarkeit eines guten Beschleunigungsvermögens. Die Druckwellenaufladung ist bei Opel seit 1977 in Zusammenarbeit mit Brown Boveri entwickelt worden. Dem Prinzip nach stellt sie eine Abgasaufladung dar, das heißt die zur Verdichtung der Verbrennungsluft benötigte Energie stammt aus den Abgasen des Motors. Zu diesem Zweck werden Frischluft und Abgas in einem vom Motor angetriebenen Zellenrad, dem sogenannten Rotor des COMPREX, kurzzeitig miteinander in Berührung gebracht. Dabei wird Energie in Form

Der neue Kadett GT

Diese sportliche Variante ist der Nachfolger des bisherigen Kadett SR. Als Basis-Ausstattung dient der 1,3-Liter-S-Motor (55 kW/75 PS) mit serienmäßigem Fünfgang-Schongetriebe. Auf Wunsch ist der 1,6 S (66 kW/90 PS) in Verbindung mit dem kürzer abgestuften Fünfgang-Sportgetriebe erhältlich. In dieser Version beschleunigt

der Kadett GT in 11,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erzielt eine Höchstgeschwindigkeit von 183 km/h.

Der Euromix-Verbrauch beträgt 6,8 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer (1,3 S) beziehungsweise 7,9 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer (1,6 S; nach DIN).



Das Top-Modell der Manta-Baureihe – GSi – ist konsequent auf Spitzentechnologie, sportliche Leistung, Eleganz und persönliche Individualität abgestimmt. Die Synthese aus Fahrvergnügen, vernünftigem Platzangebot für Passagiere und Gepäck sowie Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit kennzeichnet dieses attraktive Sportcoupé. Eins von vielen Beispielen für gesteigerte Grundwerte beim Modelljahrgang '85, der am 12. Oktober vorgestellt wurde.

MODELLJAHRGANG '85

Noch stärker an den Opel-Kundenwünschen orientiert

Kundenwünsche in den Automobilbau aufzunehmen, hat Opel groß gemacht. Der Erfolg des Modelljahres 1984 hat die Gültigkeit dieses Grundsatzes eindrucksvoll belegt. Konsequenter setzt das Modelljahr 1985 diesen Grundsatz fort, und zwar mit einer Strategie, die sich noch stärker an den Kundenwünschen orientiert.

Noch nie gab es soviel Opel für's Geld wie jetzt. Nach Kundenwünschen ausgestattet, präsentieren sich alle '85er Ascona, Manta, Rekord, Senator und Monza – vom generellen neuen Innenraumkomfort über den neuen 2.2 i-Motor bis zur Opel-4-Gang-Automatic für Senator und Monza. Das sind gesteigerte Grundwerte. Kurz: die neuen Ascona, Manta, Rekord, Senator und Monza sind sichtbar und fühlbar wertvoller geworden. (In Prospekten, Werksanschlüssen und anderen Verkaufsunterlagen wurden jetzt die Produktneuerungen sowie die Verbesserungen im einzelnen aufgeführt, außerdem die neuen Preise bekanntgegeben.)



Der neue 2,2-Liter-Einspritzmotor mit 85 kW/115 PS trägt mit seiner souveränen Durchzugskraft zu noch mehr Fahrkultur bei. Das 2,2-Liter-i-Aggregat bringt aufgrund seiner LET-Charakteristik („Low End Torque“) bereits bei niedrigen Drehzahlen viel Kraft. Das höchste Drehmoment von 182 Newtonmetern fällt schon bei 2800 Umdrehungen pro Minute an. Auf diese Weise wird nervenschonendes und kraftstoffsparendes Fahren in hohen Gängen selbst im Stadtverkehr ermöglicht. Dazu tragen die moderne elektronische Zündanlage, Schubabschaltung sowie eine Leerlauf-Füllungsregelung bei.

DEMENTI

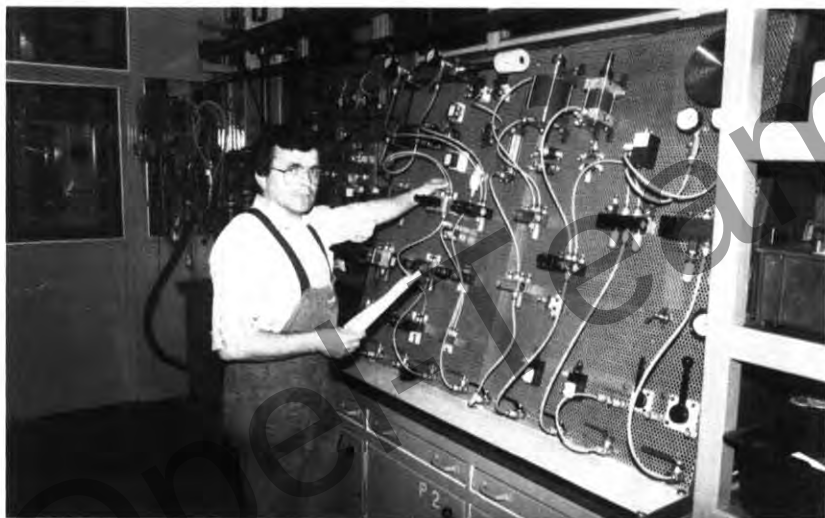
Als „absurd und falsch“ hat die Firma öffentliche Äußerungen des Vorstandsvorsitzenden von Audi, Happel, bezeichnet, wonach der Einführungszeitpunkt für Katalysator-Autos sich verzögert habe, weil Opel und Ford nicht in der Lage gewesen seien, ihre Modelle zum Anfang 1986 entsprechend umzustellen. „Opel wird schon im kommenden Januar ein erstes Modell mit Katalysator anbieten und selbstverständlich 1986 genauso wettbewerbsfähig sein, wie die anderen Hersteller auch“, erklärte Opel-Vorstandsmitglied Hans-Wilhelm Gäß in einer Pressemitteilung.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

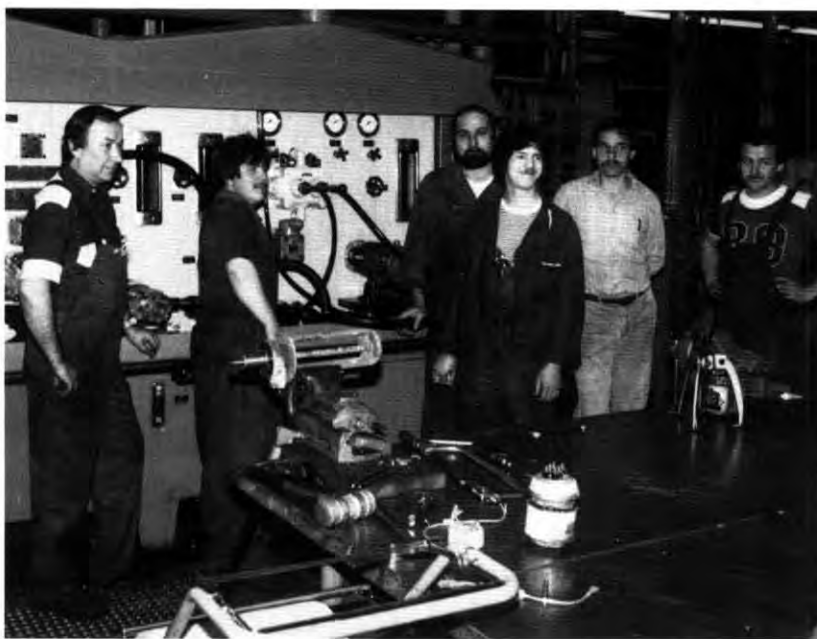
WERKSTATT

Vielseitige Aufgaben

Im Bereich Zentralwerkstätten unseres Werkes Kaiserslautern hat die Abteilung 6251 (Werkstatt) ein vielfältiges Arbeitsgebiet. 69 Mitarbeiter verteilen sich auf die Fachbereiche Induktorenreparatur, Schweißerei, Hydraulik- und Pneumatikreparatur, Spindelreparatur, Ersatzteilanfertigung und Ausgabenreparatur, Maschinenüberholung, Arbeitsvorbereitung, Neuanfertigung, Lehren- und Vorrichtungsbau sowie Meßraum. Die Abteilung 6251 führt für das gesamte Werk Kaiserslautern alle anfallenden Reparaturen durch, die eines der vorgenannten Fachgebiete betreffen. Einen besseren Überblick geben die verschiedenen Aufnahmen aus diesem Bereich.



Auf dem oberen Bild die Mitarbeiter K. Appel und K. Kedzierski vor dem Prüfstand für Hochfrequenzschleifspindeln. Die Schleifspindeln werden nach erfolgter Reparatur auf ihre Rundlaufgenauigkeit hin überprüft; die Abweichung darf max. 0,003 mm betragen. Anschließend findet auf dem Prüfstand ein Probelauf von ca. 4 Std. statt. Während dieser Zeit darf die Betriebstemperatur 70°C nicht übersteigen. — Auf dem Bild darunter Mitarbeiter W. Mohr vor dem Pneumatikprüfstand, auf dem sämtliche überholten pneumatischen Geräte auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft werden. — Auf dem unteren Bild ist ein im Jahre 1982 von der Zentralwerkstatt gebauter Hydraulik-Pumpenprüfstand mit einer Antriebsleistung von 87 KW zu sehen. Mit diesem Prüfstand können Hydraulikpumpen von 0–360 bar und Förderleistung von 20–200 Ltr./min unter simulierten Einsatzbedingungen getestet werden.



Die Mitarbeiter E. Schirra, H. Korn, H. Gensinger, V. Himmerlich, K. Appel und K. Kedzierski aus dem Bereich Hydraulik/Pneumatik- und Spindelreparatur. Im Hintergrund ein 1969 gebauter Hydraulik-Prüfstand. Hier werden alle im Werk zur Reparatur kommenden Hydraulik-Komponenten wie Steuerschieber, Druckeinstellventile, Mengenregler, Proportionalventile, Pumpen usw. geprüft.



Mitarbeiter H. Nagel beim Beschriften von Napfdornen für die Fließpressfertigung an einer Graviermaschine. Auf dem Bild darunter Mitarbeiter G. Klein und Meister K. Urschel beim Überprüfen der täglichen Ein- und Ausgänge im Reparaturbereich.



Auf der linken Aufnahme erkennt man Mitarbeiter K. Przybilla bei der Reparatur einer Welle mittels Flammsspritzen. Flammsspritzen mit Metall- oder Keramikpulver macht ein Wiederaufbereiten verschlissener Maschinenteile möglich und hat sich in jüngster Vergangenheit immer mehr durchgesetzt. Dadurch werden erhebliche Reparaturkosten eingespart.

Wußten Sie . . .

daß im vergangenen Jahr der Exportanteil vom Gesamtabsatz des Unternehmens mit 1.013.022 Einheiten 53,6 Prozent betrug? In den Niederlanden, in Belgien und in der Schweiz war Opel — wie schon in der Vergangenheit — die Nummer Eins am Markt. In diesem Zusammenhang ist noch von Interesse, daß die deutsche Automobilindustrie 1983 insgesamt 4.170.551 Einheiten produzierte, davon 3.877.641 Pkw und Kombi.

VORSORGE spart Kosten

In der OPEL POST ist wiederholt darauf hingewiesen worden, wie rapide die Aufwendungen der Krankenkassen für erkrankte Bundesbürger angestiegen sind. Waren hierfür einst rund 25 Milliarden Mark im Jahr aufzubringen, mußten zwölf Jahre später sage und schreie 97,3 Milliarden Mark flüssig gemacht werden. Eine derartige Kostenexplosion erfordert nicht nur bessere Steuerungselemente, um ein weiteres Ausufern der Aufwendungen zu verhindern, sondern auch eine Rückbesinnung der Bürger auf die fundamentale Aufgabe, durch gesunde Lebensführung sich selbst — und den Krankenkassen — Sorgen zu ersparen.

Statt Sorgen — vorsorgen. Nach dieser Devise läßt sich manche Krankheit schon im Ansatz verhindern. Zur Vorsorge gehört generell: viel Bewegung, Mäßigkeit beim Essen und Trinken, Zurückhaltung bei Genußgiften, Geist und Körper trainierende Hobbies — kurz gesagt alles, was dem Erhalt der körperlichen und geistigen Spannkraft dient.

Gute Vorsätze bewirken allerdings noch gar nichts. Es erfordert schon anhaltende Disziplin, um dem eigenen Organismus die Abwehrkräfte zu erhalten, die zur Bekämpfung von gesundheitlichen Störungen und Beschwerden unentbehrlich sind.

Erscheinungen wie hoher Blutdruck, Verdauungsbeschwerden, Appetitlosigkeit, Schlafstörungen, Nervosität und Reizbarkeit deuten vielfach darauf hin, daß bei der Lebensführung etwas nicht stimmt. Wer einmal bei „Anwendungen“ im Rahmen einer Kur „entschlackt“ wurde, weiß, wie sich solche Leiden danach verflüchtigen können. Nur: Wer setzt schon solch eine Kur zuhause fort? Allzuoft bleibt es beim guten Willen. Die erforderlichen Konsequenzen werden nicht gezogen.

Und noch etwas: Mit zunehmendem Alter — etwa nach der „mid-life crisis“ — machen sich Anzeichen bemerkbar, die den Prozeß von gesundheitsgefährdenden Veränderungen und Rückbildungen spürbar werden lassen. Äußerlich sind sie am Ergrauen der Haare, dem Nachlassen des Gedächtnisses, an Konzentrationsschwierigkeiten, dem Erschlaffen der Haut und anderen Begleiterscheinungen erkennbar. Ein Grund mehr, nicht darauf zu warten, bis sich die Anzeichen dieses Alterungsprozesses mehren. Sie sind nach modernen Erkenntnissen der geriatrischen Forschung weitgehend herauschiebbar. Kurz: Es ist wesentlich humaner, Krankheiten gar nicht erst ausbrechen zu lassen, als ihre Auswirkungen zu behandeln. Die Entscheidung sollte im eigenen Interesse nicht schwerfallen: Vorsorgen — damit Sorgen erspart bleiben.

S.S.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

JUBILARFEIER '84

„Das Trennende überwinden – das Gemeinsame festigen ...“

15. September 1984: Jubilarfeier in der mit Blumen und Fahnen geschmückten Mainzer Rheingoldhalle. Jubilare aus Rüsselsheim, Kaiserslautern und der Niederlassung Berlin füllten mit Ehepartnern und direkten Vorgesetzten das weite Rund des Saals. Dazu kamen als Gäste Vertreter der Geschäftsleitung, des Betriebsrates, der Städte Rüsselsheim und Mainz sowie der regionalen Presse – insgesamt ein festlich gestimmter Kreis von 1.100 Personen.

Der Ablauf vollzog sich im bewährten Rahmen. Pünktlich der Beginn, pünktlich das Ende bis zur Abfahrt der Busse. Organisation ist eben alles. Dazu ein Programm, das keine Wünsche offen ließ. Kalte Platten zum Abendessen, Rheingauer Wein zur Hebung der Stimmung, die sich im Laufe des

auf der riesigen Bühne das Show-Sextett „Die Viel-Harmoniker“ und – Höhepunkt des Abends – Schlagerstar Ireen Sheer mit den bekanntesten Titeln ihres umfangreichen Repertoires. Moderatorin – inzwischen profihaft – war wieder Mitarbeiterin Ingrid Thalheimer.

Im Mittelpunkt der Reden von Dr. Walter Schlotfeldt für die Geschäftsleitung und von Richard Heller für den Betriebsrat standen Anerkennung und Dank an die Jubilare für die dem Unternehmen geleistete jahrzehntelange Arbeit. Ein herzliches Dankeschön galt auch den Ehepartnern der Jubilare für ihre tägliche Fürsorge und die Anteilnahme am Geschick des Gatten, aber auch dem des Unternehmens.

Wie immer bei Jubilarfeiern gingen die Redner auch auf die Zeit des Eintritts der Jubilare in die Firma ein. In Erinnerung gerufen wurde der mörderische Krieg, der tobte, als die „Lehrlinge“ der Jahre 1943/44 zu Opel kamen, oder die Zeit 1958/59, als die Mitarbeiter mit heute 25jähriger Werkszugehörigkeit in das Werk eintraten und an den Erweiterungen und der Modernisierung der Fabrikationsanlagen ihren besonderen Anteil hatten.

Dr. Schlotfeldt erwähnte auch kurz den Arbeitskampf im Frühsommer dieses Jahres, unter dessen Auswirkungen wir heute noch zu leiden hätten. Doch müsse jetzt das Trennende überwunden und das Gemeinsame gefestigt werden. Das Interesse aller müsse es sein, den Erfolg des Unternehmens sichern zu helfen. Opel sei stolz darauf, einen so großen Stamm treuer, bewährter Mitarbeiter zu haben. „Sie, meine lieben Jubilare, wissen am besten, daß nur ein florierendes Unternehmen die Investitionen finanzieren kann, die für die Zukunftssicherung erforderlich sind. Und deshalb müssen wir alles daran setzen, wieder in die Gewinnzone zu kommen. Das schaffen wir am besten als ein Team ...“

Richard Heller betonte in seiner Ansprache, wir hätten große Ziele er-



Erinnerungsfoto: die Jubilare mit 40jähriger Werkszugehörigkeit. Mit auf dem Bild Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt und Betriebsratsvorsitzender Richard Heller.

reicht und stünden heute vor neuen Aufgaben: „Wir stellen fest: die Märkte sind zunehmend gesättigt, die Rohstoffe knapper, die Arbeitsergebnisse werden mit Hilfe der Technik ständig größer. Oder anders gesagt: Immer weniger Menschen produzieren immer mehr Güter. So paradox es klingen mag: Hierdurch werden die Verteilungskämpfe härter. Die jüngsten Beispiele sprechen eine deutliche Sprache. Aber auch hieraus können und sollten wir Lehren ziehen.“

Sicher ist auch vieles anders zu regeln. Doch dann müssen wir gründlicher fragen: Welche Werte in der Arbeitswelt der Zukunft Gültigkeit haben. – Welche organisatorischen und technischen Umstellungen in der Produktion und der Verwaltung zu erwarten sind. – Welche Entwicklungsschritte auf dem Arbeitsmarkt abzeichnen. (Jubilare haben ja Kinder und Enkel).

Erkennen müssen wir, daß zur Durchführung dieser Überlegungen ein hoher Grad von Akzeptanz zwischen Kapital und Arbeit vorhanden sein muß. Wer die Arbeitswelt von morgen gut gestalten will, muß diese schon heute gedanklich vorbereiten ...“

Mitarbeiter Heinrich Josef Cappel, Produktkosten-Berichterstattung, ergänzte als Jubilarsprecher die Gedanken seiner Vorredner mit weiteren Aspekten. Seinen beruflichen Lebensweg, zeitweise von einem von der Firma unterstützten Studium der Volkswirtschaft unterbrochen, wollte er als Beispiel dafür gewertet wissen, daß das Unternehmen zu allen Zeiten Chancen geboten habe und dies auch heute noch tue. „Trotz Höhen und Tiefen sowie mancher Enttäuschungen, die auch zum Berufsleben gehören, konnten wir jedoch im großen und ganzen mit unserer Arbeit bei Opel zufrieden sein ...“

Heinrich Josef Cappel betonte weiter, bevor er zum Schluß seiner Ansprache der Firma für diese Feier und Dr. Walter Schlotfeldt sowie Richard Heller für die anerkennenden Worte im



Das bekannte Show-Sextett „Die Viel-Harmoniker“.



Der gefeierte Star des Abends: Schlagersängerin Ireen Sheer.

Namen aller Jubilare seinen Dank aussprach, daß die übergroße Zahl der denkenden bundesdeutschen Arbeitnehmer erkannt hätte, daß es ihnen nur dann gut gehen könne und ihre Arbeitsplätze nur dann sicher seien, wenn es dem Betrieb gut gehe, in dem sie arbeiteten.

„Wir dürfen uns nicht auf den Lorbeeren früherer Jahre ausruhen, sondern müssen hellwach bemüht bleiben, mit der internationalen Konkurrenz mitzuhalten.“

Die vielfach festzustellende Resignation oder gar die vereinzelt zu beobachtende Aussteigermentalität sowie Ereignisse, wie wir sie im Frühsommer hier erlebt haben, passen nach meiner Meinung nicht in die Landschaft eines modernen Industriestaates. Und ich glaube auch, an dieser Stelle sagen zu können, daß die Mehrheit von uns weiß, was die Stunde geschlagen hat ...“



Die Moderation des Abends hatte wieder Mitarbeiterin Ingrid Thalheimer übernommen.



Für dezente musikalische Untermalung während des Abendessens sorgte Jakob Schultheis mit seiner Unterhaltungsgruppe.

Abends ständig steigerte. Tanz auf der riesigen Tanzfläche. Gut disponiert auch diesmal wieder das Werksorchester unter Leitung von Vinzenz Christ: in großer Besetzung beim akademischen Teil und später, als Big Band verkleinert, als fleißiges und unermüdliches Tanzensemble, das auch die Mitwirkenden des bunten Programms begleitete. Während des Abendessens brillierte mit dezenter musikalischer Untermalung die Unterhaltungsgruppe unter Jakob Schultheis. Im bunten Teil im Rampenlicht



Die Sprecher des Abends: Dr. Walter Schlotfeldt, Richard Heller und Heinrich Josef Cappel.

G.K.

AZUBIS

Zusätzliche Einstellungen

Wie auf Seite 2 dieser Ausgabe erwähnt, hat das Unternehmen die Ausbildungskapazität erhöht. Im Werk Rüsselsheim handelt es sich um die Ausbildung als Teilezurichter, einem anerkannten Ausbildungsberuf gemäß Berufsbildungsgesetz. Das Angebot richtet sich an Bewerber, die 1984 noch keinen Ausbildungsplatz bekommen konnten. Ausbildungsbeginn ist der 1. März 1985. Die Dauer der Ausbildung beträgt zwei Jahre.

Die Ausbildungsinhalte sind: Grundfertigkeiten der Metallbearbeitung einschließlich Messen und Prüfen; Wärmebehandlung; Schmieden und Schweißen; Grundlegende Arbeiten an Werk-

zeugmaschinen; Zurichten von Teilen für Maschinen, Apparate, Geräte oder Werkzeuge für den Zusammenbau. Die Abschlußprüfung findet vor der Industrie- und Handelskammer Darmstadt statt.

Ein entsprechender Bewerbungsbogen kann bei der Zentralen Berufsausbildung, Bewerber- und Praktikantenstelle, angefordert werden.

Bewerber, die an der vergangenen Aufnahmeprüfung für die Vergabe von Ausbildungsplätzen zum 1. September 1984 bereits teilgenommen haben, jedoch nicht berücksichtigt werden konnten, können ihre Bewerbung erneut einreichen.



Beim Werksrundgang der Bischof im Gespräch mit Mitarbeitern vom Band. Daneben Oskar Reitz, Produktionsleiter Karosseriewerk.

Bischof Lehmann im Werk

Einen ersten Besuch nach seiner Amtseinführung stattete der Mainzer Bischof Dr. Karl Lehmann kürzlich unserem Rüsselsheimer Werk ab. Auf einem umfangreichen Rundgang durch die Produktionsstätten informierte sich der Bischof eingehend über Arbeitszeiten, Ruhepausen, die Situation der ausländischen Mitarbeiter – über den Menschen im Betrieb schlechthin.

Dem Rundgang folgte ein intensiver Gedankenaustausch mit Geschäftsleitung und Betriebsrat, unter anderem zu wirtschaftlichen Fragen und zum Thema „Einführung neuer Technologien“. Zu seinen bei Opel geführten Gesprächen Bischof Lehmann: „Wenn ich mich vor Ort informiere, dann geschieht das nicht ohne Absicht. Kontakte wie die bei Opel liefern mir wesentliche Einsichten, damit ich die arbeitenden Menschen besser



Begrüßung des Bischofs durch den Vorstandsvorsitzenden Ferdinand Beickler. Dahinter Vorstandssprecher Hans-Wilhelm Gäß.

verstehen beziehungsweise mir von ihren Sorgen und Nöten ein besseres Bild machen kann.“

Echt Spitze
unsere Werkbibliothek!

Doch nicht nur unsere Auszubildenden sind gemeint, die übrigens in verhältnismäßig großer Zahl von unserem Bücherangebot Gebrauch machen, sondern auch die Kolleginnen und Kollegen, die dies bisher noch nicht wahrgenommen haben. 40.000 Bände, davon mehr als 60 Prozent Sach- und Fachbücher, stehen in den Regalen, darunter zahlreiche, kürzlich wieder neu angeschaffte Exemplare verschiedener Sparten. Die zwei Ausleihstellen (am Hauptportal und am Portal 20) sind von allen Werksbereichen aus leicht zu erreichen. (Näheres unter Telefon 4814 oder 4947.) Gehen Sie doch auch einmal hin. Völlig unverbindlich, versteht sich. Sich zu informieren kostet nichts, genauso wenig wie das Ausleihen der Bücher. Lesen macht nicht nur Spaß, es bildet und öffnet Türen!

Gemeinsam fahren-
gemeinsam sparen

Fahrgemeinschaften

Alzey, S. Wilke, Abt. 1461, Früh- u. Spätsch., Tel. 06731-41171.

Hanau, W. Liss, BKK, Normalsch., Tel. 2397, priv.: 06181-46265 sucht Fahrgemeinschaft.

Heftrich/Ts, Th. Dickhaud, AVA, Normalschicht, Tel. 4767 sucht Fahrgemeinschaft.

Liederbach/Ts, Alt-Liederbach, I. Siegle, Normalsch., Tel. 4641, privat: 069-315982.

Mainz-Finthen, W. Hinz, Arbeitsz. v. 7.00 – 15.30 Uhr, Tel. 2023.

Meisenheim, Wöllstein, Wörrstadt, A. Becker, Tel. 4494, App. 86, sucht Fahrgemeinschaft.

Oppenheim-Dienheim, L. Haus, Werkslayout, Normalsch., Tel. 3364, sucht Fahrgemeinschaft.

Udenheim, Theis, Normalsch., Tel. 3889, sucht Mitfahrer.

Kostengünstigere
Eigenreparatur

Die im Werk Rüsselsheim anfallenden öl- und lackhaltigen Abwasser (ca. 500.000 m³/Jahr) werden in der Öltrennanlage M 62 in einer Elektroflotation gereinigt. Die Anlage besteht aus zwei rechteckigen Kunststoffbecken, in denen jeweils 16 Gitterelektroden eingesetzt sind. Durch das Anlegen einer Gleichspannung werden Wasserstoffbläschen erzeugt, die beim Auftrieb die chemisch erzeugten Ölflocken an die Oberfläche treiben. Hier werden sie abgesaugt und mit Kalk zu einem deponiefähigen Filterkuchen verpreßt. Das Abwasser ist völlig klar und wird abgelassen. Die erwähnten Elektroden bestehen aus Drähten von 4 mm Durchmesser – je zu Hälfte aus Titan und Chromstahl –, die früher am Grundrahmen festgeschweißt waren. Durch das Aufschweißen bei Temperaturen zwischen 450° und 850° Cent-

standen Gefügeveränderungen im Material, und die Chromstähle brachen in der Regel nach zwei Monaten ab. Nach dreimaligem Nachschweißen waren die Elektroden Schrott und mußten beim Hersteller mit erheblichem Kostenaufwand nachgearbeitet werden. Mitarbeiter Oskar Kurz, der als Schlosser in der Öltrennanlage tätig ist, überlegte sich, wie man diese Reparatur kostengünstiger bei Opel durchführen könne. Er schlug vor, die Grundrahmen aus beständigerem, nicht rostendem V4A Material abzuändern und die Elektroden, ohne sie zu schweißen, mit Preßsitz im Grundrahmen zu befestigen. Nach über einem Jahr waren noch keine Abnutzungen ersichtlich. Die neue von ihm vorgeschlagene Methode hat sich bestens bewährt. Auf unserem Bild der Einsender mit einer alten Elektrode. Im Bekken die neuen Elektroden. Für seine gute Idee erhielt er eine beachtliche Prämie. Fr.

T + Z

Verdoppelte
Garantie

Das Unternehmen hat im September die Gewährleistung für Original-Teile und Zubehörartikel von sechs auf zwölf Monate ausgedehnt. Die neue Einjahres-Garantie verbürgt den kostenlosen Ersatz eventuell schadhafter Teile oder nicht einwandfreien Zubehörs. Außerdem sind die Kosten für Aus- und Einbau abgedeckt, wenn die Arbeit vorher von einer autorisierten Opel-Werkstätte ausgeführt worden ist.



„Hallo, Tüftler und Mitdenker bei Opel, Rolltreppen sind schon eine tolle Erfindung. Erfindet doch auch mal was, macht auf jeden Fall mit beim betrieblichen Vorschlagswesen! Ihr wißt ja: Nachdenken lohnt sich!“



Damit die im Bereich der PEK vorgenommenen beziehungsweise noch vorgesehenen Baumaßnahmen zu keinen Behinderungen des Berufsverkehrs führen, mußte die Verkehrsführung von der PEK ins Werk und ins P-Gelände geändert werden. Unser Bild zeigt die neue Zufahrt am P 8.

Corsa „Swing“

In einem noch umfangreicheren und sportlicheren Ausstattungspaket bei besonders attraktiven Preisen präsentiert sich eine neue Variante des Sondermodells Corsa „Swing“ jetzt ab Oktober. Der Käufer kann rund 1.000 Mark gegenüber einer vergleichbaren Serienausführung sparen. In Verbindung mit dem 1,2-Liter-S-Motor kostet dieser sportlich exclusive Corsa „Swing“ 13.450 Mark, sein Pendant mit 1,3-Liter-S-Aggregat 13.728 Mark. Jeweils unverbindliche Preisempfehlung ab Werk. (Die Preise für Werksangehörige wurden gesondert bekanntgegeben.) In Verbindung mit beiden Motoren zählen zum Ausstattungspaket, das noch über den Umfang der weiterhin erhältlichen übrigen „Swing“-Modelle hinausgeht, ein Fünfganggetriebe, Drehzahlmesser, das sportliche SR-Fahrwerk sowie 14er SR-Leichtmetallfelgen mit Reifen der Größe 165/65 SR 14.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum



SONDERAUSSTELLUNG

Anziehungspunkt Neuer Kadett

Genau 8.678 Mitarbeiter und Familienangehörige wurden gezählt, die am Wochenende des 22./23. September 1984 ins Werk kamen und die neuen Ka-

dettmodelle unter die Lupe nahmen. Vor dem und im Ausstellungsraum D 1 wurde das komplette Kadettprogramm gezeigt (unsere Bilder). Es hat bisher



noch keine Sonderausstellung stattgefunden, bei der die Besucher so viel Interesse zeigten wie jetzt für den neuen Kadett. Hauptanziehungspunkt war ein schwarzer Kadett GSi. Er war ständig umlagert. Selbst der Regen konnte die Besucher nicht daran hindern, auch die im Freien gezeigten Fahrzeuge

eingehend zu besichtigen. Die Stände der Bereiche Kundendienst sowie Teile und Zubehör konnten ebenfalls regen Publikumsverkehr verzeichnen.

Das Thema Abgasbestimmung beziehungsweise Katalysator stand bei den Gesprächen im Vordergrund.

Der Start ins Berufsleben

Für 157 junge Menschen hat am 3. September der Ernst des Lebens begonnen. 142 begannen ihre Ausbildung in einem gewerblichen Beruf, 15 fingen als Bürogehilfinnen beziehungsweise Bürohilfe an. Alle hatten Monate zuvor den Eignungstest bestanden und ein paar Tage vorher die „Formalitäten“ bei der Personalabteilung erledigt.

Nun konnte es losgehen. Nach der Begrüßung in der Ausbildungswerkstatt erfolgte die Zuweisung an die Ausbilder. Sie führten die „Neuen“ an ihre Arbeitsplätze. Jeder erhielt seine Arbeitskleidung und seinen Spind zugewiesen. Die Abteilung Arbeitssicherheit gab an jeden die Schutzbrille aus. Wir haben eine Gruppe der gewerblichen Auszubildenden begleitet und fotografiert. Der erste Tag brachte für die 157 „Azubis“ viel Neuland.



Die Begrüßung.



Erster Kontakt mit dem Meister.



Der Arbeitsanzug wird angepaßt.



Jeder bekommt seinen Spind.



Anprobe der Schutzbrillen.

EINER VON UNS

Reden ist Silber – Helfen ist Gold ...

Zeitungsberichte waren für unseren Mitarbeiter E. Zukowski, Abteilung Qualitätskontrolle und Inspektion, der Anlaß, sich als Werber für das Organspenden einzusetzen (Bild). Zur Sache hat Minister Geißler kürzlich gesagt: „Unsere Bereitschaft, Organe nach dem Tod Kranken zur Verfügung zu stellen, ist ein Stück sowohl praktizierter Nächstenliebe als auch sozialer Verantwortung“. Der Minister ist übrigens auch Schirmherr des Arbeitskreises Organspende.

Unser Mitarbeiter ist der Meinung, nicht nur von einer guten Sache begeistert zu sein, sondern tatkräftig zu helfen. So beschaffte er sich Informationsmaterial, hängte sich ein Plakat um und legte los. Mit ihm von der Partie: Sigmar Böhnke, ebenfalls Opel-Mitarbeiter. Arbeitsfelder sind Großveranstaltungen, wie Fußballspiele, Wettkämpfe, Ausstellungen, wo viele Menschen zusammenkommen.

Erfolg? Er läßt sich nicht feststellen, nirgendwo wird etwas erfaßt und registriert. Wer Organspender werden möchte, füllt eine kleine Karte aus, aus der hervorgeht, daß man Organspender ist. Diese Karte soll man in den Personalausweis legen. Das ist alles. So zieht unser Mitarbeiter durch die Lande. Immer wieder auf der Suche nach Menschen, die Gutes tun sollen und wollen. Das ist schon eine gute Sache, die ein Lob verdient.



Zweirad-Training

Viele Jugendliche besitzen heute ihre „Maschine“. Mit ihren motorisierten Zweirädern gestalten sie ihre Freizeit, fahren zur Arbeit oder zur Schule. Die Sicherheit auf zwei Rädern zu lernen, dienten drei Kurse, die unsere Abteilung Berufsausbildung Auszubildenden anbot. Das Institut für Zweiradsicherheit in Bochum führte das Zweiradtraining jeweils an zwei Tagen durch. Unter Anleitung von Experten wurden fahrpraktische Übungen durchgeführt und Verkehrssituationen besprochen. Das Training fand auf dem Gelände des Werkes II statt. Zum Abschluß der Kurse erhielten die 36 Teilnehmer eine Urkunde ausgehändigt.



Mehr Azubis und Neueinstellungen

Seit dem 1. September 1984 – dem Beginn des neuen Lehrjahres – stehen in Bochum 514 junge Leute in der Ausbildung. Mit den 36 Teilezurichtern, die Anfang nächsten Jahres ihre Lehre beginnen werden, wird diese Rekordzahl nochmals auf 550 gesteigert. (Siehe auch Seite 2.) Im Jahre 1984 wurden bis Oktober 470 Lohnempfänger und 40 Gehaltsempfänger unbefristet eingestellt. Die Gesamtzahl

der im Werk Bochum Beschäftigten beträgt jetzt 18.660 Werksangehörige. Es sind also 225 Mitarbeiter mehr beschäftigt als zum Jahresende 1983. (In dieser Zahl sind nicht die vorübergehend beschäftigten 85 Schüler und Studenten enthalten.)

In wenigen Zeilen

Für Theaterveranstaltungen in der Stadthalle Wattenscheid können durch die Sozialabteilung Karten beschafft werden. Es liegen auch Pro-

grammhefte über die Spielzeit 1984/85 vor, die von Interessenten angefordert werden können: Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2646 und 3187.

Bedingt durch das Ausscheiden des Betriebsratsmitgliedes W. Gröber ist das Ersatzmitglied der Liste 1 (IGM), Andreas Behrendt, ab 1. September 1984 in den Betriebsrat aufgerückt.

Die Fotoausstellung „Unbekanntes Bhutan“ von R. Fuchs, Leiter der Fotoabteilung des Rüsselsheimer Werkes, konnte einen Monat lang im Empfangsraum D1 besichtigt werden.



PERSONALMELDUNGEN

Unsere Jubilare

40



Richard Hinterthür
PV-Chassis Pl.
5. 10. 1984



Kurt Reitz
Instandh. Lackiererei
5. 10. 1984



Ewald Knapp
Instandh. Preßwerk
9. 10. 1984



Jakob Mönch
Zentr. Werkst. II
9. 10. 1984



Hans Baumgärtner
Motorenbau M 55
11. 10. 1984



Wilhelm Bememann
Inspektion
13. 10. 1984



Eugen Bender
PEK-Werkst. Entw.
23. 10. 1984

Rüsselsheim

27. 9. 1984

Margot Merker
Werkz. u. Betr. Mittel

1. 10. 1984

Karl Behn
MPK-Vers. Zweigw.

Eduard Latzel
PV-Cha. Werkz. Kon.

Wolfgang Möller
Instandh. Schmiede

Kurt Plesch
Produktkosten

Ursula Scherf
Z. Werks- u. Prod. Ltg.

Wolfgang Schöpf
Verk. Z. Bielefeld

Dina Schröder
Oper. Steuerung, DV

Hermann Semm
TZA-Werkslayout

Heinrich Sobitzki
Werkz. u. Betr. Mittel

H.-Günter Spreitzer
PVK-Unterzus. Bau

3. 10. 1984

Ditmar Porth
z. Z. Saragossa

5. 10. 1984

Salvatore Atzeni
MPK-Transp. Abt.

Wolfgang Becker
Preßwerk, Kleint.

Anne Bunk
Teilelager

Dieter Dammel
PVP-Konstruktion

Günther G. Datz
Ordnungsdienst

Kurt Feld
MPK-Ftgmat. Disp.

Siegfried Friedel
Prod. Vorb. Chassis

Heinz-Karl Goeder
Wagenendmontage

Hans-Joachim Hauf
Flg. Mat. Einkauf

Dieter Hinz
Instandh. Kar. Bau

Philipp Jungblut
Schmiede

Ausis Jurgenovskis
Kar. Unterzus. Bau

Erwin Klein
Prod. Vorb. Chassis

Helmut Kneitz
MPK-Materiallab.

Helmut Kröller
PEK-Versuchsbau

Matthias Orben
Zentr. Werkst. I

Leop. Pernovschek
PEK-Stückl. u. Frgab.

Günther Ratajczak
Kar. Gerippebau

Erika Remy
Inspektion

Rudolf Roßkopf
PEK-Motorenentw.

Heinz Schieferstein
Instandh. Preßwerk

Bernd Schneider
PEK-Versuchsggr.

Katharina Schönherr
Kar. Ftgmontage

Herbert Stark
Zentr. Werkst. I

Horst Steil
MPK-Transp. Abt.

Auguste Steinmann
Besch. Einsatz

Ludwig Teutsch
Werkz. u. Betr. Mittel

Gerd Waldmann
Inspektion

Günter Würschirs
Wagenendmontage

6. 10. 1984

Ferdinando Contino
Kar. - Unterzus. Bau

Josef Merkendörfer
Kar. - Gerippebau

Dieter Zimmermann
Wagenendmontage

8. 10. 1984

Longinus Amberg
Energieversorgung

Wolfgang Ewald
Prozeßwartung K 40

10. 10. 1984

Herbert Nöthlich
Wagenendmontage

12. 10. 1984

Helmut Barthel
Instandh. Kar. Bau

Edith Becht
Werkverpflegung

Kurt Ehrhardt
PVP-Masch. Planung

Werner Endemann
Kar. - Unterzus. Bau

Berthold Erb
Energieversorgung

Inge Fauth
Werkverpflegung

Kurt Heller
Instandh. Preßwerk

Katharine Klappich
Kaltfl. Preß.

Bruno Kunze
Werksanlagen

Ernst Münster
Schmiede

Karl Ramp
MIS Postab.

Rudolf Rösler
Zentr. Werkst. I

Theo Roßkopf
Lackiererei

Helmut Scherer
Zentr. Werkst. I

Margot Schier
Kar. Ftgmontage

Walter Wurst
Instandh. Preßwerk

13. 10. 1984

Peter Elstner
Zentr. Werkst. I
Hans Nehrbaß
Getriebebau M 55

14. 10. 1984

Rudi Toebe
Werksschutz
Heinz Werner
Werksschutz

15. 10. 1984

Jürgen Goericke
Z. Werks- u. Prod. Pl.
Karl W. Schreiber
Werkz. u. Betr. Mittel
Reinhold Thönnies
Preßwerk

16. 10. 1984

Franz Stummer
Zentr. Werkst. I

19. 10. 1984

Elisabeth Brandt
Preßwerk, Kleinteile
Erich Bredy
Zentr. Werkst. II
Kurt Engel
PEK-Werkst. Entw.

Josef Ernstberger
Instandh. Kar. Bau

Karl Kappes
Achsensbau

Barbara Kolar
Preßwerk, Kleinteile

Heinfried Korndörfer
Preßw., Gr. u. M. Teile

Hans-Werner Martin
PEK-Werkst. Entw.

Horst May
Teilelager

Hans Nagel
Werkverpflegung

Rolf Nielsen
Verk. Z. Mainz

Elisabeth Nitzsche
Achsensbau

Jürgen Robakowski
Instandh. Preßwerk

Margit Scholze
Werkverpflegung

Heinrich Schwab
Achsensbau

Willi Siber
Zentr. Pl., Verw.

Elisabeth Weibacher
Lackiererei

20. 10. 1984

Kurt Bicking
Wagenendmontage

Heinrich Saller
Motorenbau M 55

21. 10. 1984

Rolf Appel
Europ. Oper. DV
Karl Deusinger
Wagenendmontage

26. 10. 1984

Dieter Agsten
MPK-Materiallab.

Josef Drexler
Zentr. Werkst. I

Heinrich Flere
Inspektion

Hans Fiedler
Ftg. Bearb. u. Zus. Bau

Philipp Filler
Besch. Einsatz

Wido Ganz
Besch. Einsatz

Dieter Grunitz
Instandh. Preßwerk

Waltraud Hartung
Polsterei

Franz Haselsteiner
Schmiede

Georg Hillebrand
Zentr. Werkst. I

Heinz Mehlhose
Inspektion

Philipp Petry
Wagenendmontage

Jakob Reviol
Market., Verk. Anal.

Willi Rupp-Sturm
Kar. - Gerippebau

Heidmarie Schaller
PEK-Verwaltung

Dieter Schlicher
Zentr. Werkst. I

Manfred Schmitt
Ges. Verk., Budget

Heinz Seibert
Instandh. Kar. Bau

Roland Stanczewski
Preßwerk, Kleinteile

Rudolf Strasen
Werksanlagen

Gertrud Sziel
Kar. Ftgmontage

Anna Vinogradic
Polsterei

Odette Wolter
Inspektion

28. 10. 1984

Helga Hasemann
PEK-Verwaltung

Heinz Linden
PEK-Fahr- u. Tr. Werk

29. 10. 1984

Willi Dessauer
Kar. Ftgmontage

Arthur Hermanns
Europ. Oper. DV

Philipp Schwarz
Instandh. Chassis II

Hans Vietor, Transportabteilung
geb. 8. 3. 34 gest. 16. 8. 84

Celest. Passos-Fernandes, K.-Rohmont.
geb. 24. 3. 49 gest. 18. 8. 84

Hans Karches, MPK Fahrz. Mont. Steuer.
geb. 4. 5. 35 gest. 21. 8. 84

Jose Pereira de Carvalho, K.-Ftgmont. II
geb. 18. 3. 34 gest. 22. 8. 84

Richard Kremer, Posterei
geb. 25. 11. 33 gest. 29. 8. 84

Jakob Schöning, Beschädigteneinsatz
geb. 27. 6. 31 gest. 29. 8. 84

Hans Joachim Vogel, Instandh. Preßwerk
geb. 4. 1. 42 gest. 30. 8. 84

Klaus P. Diewock, PEK-Fahr- u. Tr. W. Kon.
geb. 22. 3. 54 gest. 31. 8. 84

Werner Jung, PEK-Werkstoff-Entw.
geb. 30. 12. 31 gest. 16. 9. 84

Ernst Menk, Instandh. Kar. Bau
geb. 13. 5. 25 gest. 16. 9. 84

Bochum

Friedrich Pasenau, Werksanlagen
geb. 21. 1. 29 gest. 21. 8. 84

Fritz Böhlisch, Zus. Kar. Rohbau
geb. 25. 7. 31 gest. 25. 8. 84

Peter Kretschmar, Oberfl. Veredelung
geb. 10. 4. 49 gest. 25. 8. 84

Peter Thomas, Polsterei
geb. 12. 12. 48 gest. 25. 8. 84

Gerhard Timmer, Werksanlagen
geb. 19. 7. 35 gest. 30. 8. 84

Gerhard Bäumer, Werkzeugbau
geb. 15. 2. 39 gest. 1. 9. 84

Seyit Görgülü, Vorderachse
geb. 3. 4. 34 gest. 4. 9. 84

Kaiserslautern

Alfons Bastian, Mat. u. Prod. Kontr.
geb. 12. 6. 28 gest. 9. 8. 84

Joachim Spaude, Produktion
geb. 4. 5. 28 gest. 30. 8. 84

OPEL POST

36. Jahrgang — Oktober 1984

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

Wir gedenken

Rüsselsheim

Triantafillos Panidis, Kar. Gerippebau
geb. 21. 7. 29 gest. 10. 7. 84

Albert Mayer, Zentralwerkstätten I
geb. 14. 12. 29 gest. 16. 8. 84

ANDERE ART DER FREIZEITGESTALTUNG

Im Dienste der Allgemeinheit

Nur selten wird in den Medien daran erinnert, wie viele Mitmenschen einen beachtlichen Teil ihrer Freizeit ehrenamtlichen Tätigkeiten widmen. Allenfalls halten es Journalisten — aus aktuellen Anlässen — für erwähnenswert, was in dieser Hinsicht kirchliche oder karitative Einrichtungen bewirken. Auch über Leistungen freiwilliger Feuerwehren, des Roten Kreuzes, des Technischen Hilfswerkes oder über Nachbarschafts-Hilfen erfährt die Öffentlichkeit gelegentlich einige Fakten. Doch das war's dann in der Regel schon. Kaum ein Bundesbürger kann sich jedoch vorstellen, wie verbreitet die Bereitschaft in der Bevöl-

kerung im Grunde ist, hilfreiche Dienste ohne Entgelt zu übernehmen.

Patientenbetreuung

Bemerkenswert im sozialen Engagement sind zum Beispiel die „helfenden Hände“ bei der Patientenbetreuung in Krankenhäusern der Bundesrepublik. Die anhaltende Kostenmisere in deutschen Kliniken hatte vielerorts dazu geführt, daß die Patientenversorgung nicht mehr ausreichend gewährleistet werden konnte. Das brachte manche städtische Krankenanstalt auf die Idee, um ehrenamtliche Mitarbeiter, Män-

ner und Frauen, zu werben. Und der Appell verpuffte nicht, im Gegenteil, es fanden sich viele Menschen, die bereit waren, entweder umsonst oder gegen eine geringe Aufwandsentschädigung ein paar Stunden in der Woche Patienten zu betreuen, sie auf weitläufigem Klinikgelände zu Ambulanzen oder Labors zu begleiten oder Hilfsdienste am Krankenbett zur Entlastung von Schwestern und Pflegern zu leisten.

Landschaftswärter

Erstaunlich ist weiterhin, inwieweit sich Bundesbürger heutzutage bereit erklären, als ehrenamtliche Landschaftswärter Freizeit zu opfern. Nicht nur Pensionäre, sondern auch „Aktive“ unternehmen in vielen Landesteilen auf Anregung zuständiger Behörden zu unterschiedlichen Zeiten Streifengänge durch Feld, Wald und Flur, um vor allem zu

verhindern, daß Abfall dort abgeladen wird, wo er nicht hingehört, oder um Brände vermeiden zu helfen, wenn verbotener Weise geraucht wird. Leichtsinnig weggeworfene Kippen können bekanntlich unermessliche Schäden verursachen.

Gefangenenhilfe

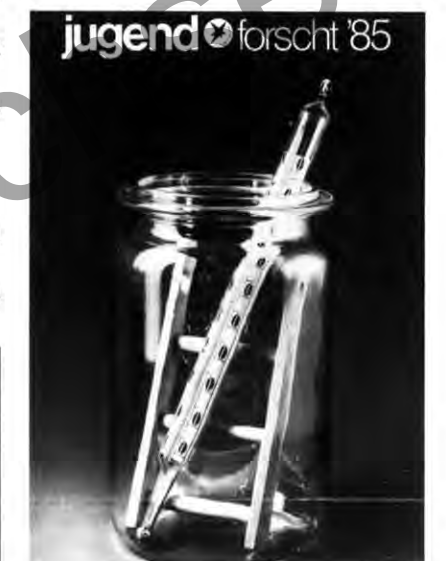
Ehrenamtliche Helfer gibt es aber auch — um ein weiteres Beispiel zu nennen — bei der Betreuung straffällig gewordener Mitmenschen. Diese Helfer werden von Fachleuten aus den Justizvollzugsanstalten auf ihre schwierige Aufgabe, den Gefangenen ihren Weg zurück in die Gesellschaft zu ebnen, vorbereitet.

Dieser wichtige Sozialdienst erfordert engagierte Menschen, die ihrer verantwortungsvollen Tätigkeit in aller Stille und unter beträchtlichem Zeitaufwand nachgehen.

JUGEND FORSCHT

Sei kein Frosch, mach' mit!

Daß der Frosch kein Wetterprophet ist, hat die Forschung inzwischen bewiesen. Der Frosch ist auf und davon. Aber in den Naturwissenschaften sind noch viele Fragen offen, auf die eine Antwort erst gefunden werden muß. Drum, sei kein Frosch, mach' mit beim Wettbewerb JUGEND FORSCHT. Gefragt sind Einfallsreichtum und Originalität. Mitmachen können Mädchen und Jungen bis zum Alter von 22 Jahren, ganz gleich, ob Schülerin oder Student (bis zum 1. Semester), Auszubildender oder junge Angestellte, Bundeswehrangehöriger oder Zivildienstleistender.



Das Thema kann frei gewählt werden, es muß nur in die Fachgebiete Biologie, Chemie, Geo- und Raumwissenschaften, Mathematik/Informatik, Physik, Technik oder zum Sonderpreisthema Arbeitswelt passen. Anmeldeschluß für die 20. Wettbewerbsrunde ist der 30. November 1984.

Teilnahmebedingungen und Informationsmaterial gibt es kostenlos bei: Stiftung Jugend forscht e. V., Notkestraße 31, 2000 Hamburg 52.

Anerkennende Worte

Drei Beispiele für „Freizeitgestaltung“ besonderer Art, die nichts mit erholsamer Entspannung zu tun haben. Sie zeigen — im Gegenteil — daß es in der bundesdeutschen Gesellschaft eine Vielzahl von Frauen und Männern gibt, die neben ihrem oft strapaziösen Alltag noch bereit sind, sich für ihre Umwelt einzusetzen.

Und dies geschieht in einer Zeit, in der vielerlei, vor allem wirtschaftliche Probleme viele Familien belasten beziehungsweise behauptet wird, freiwilliges Engagement sei heute überhaupt nicht mehr gefragt — ein Grund mehr, — diesen und ähnlichen ehrenamtlichen Betätigungen von Zeit zu Zeit einige anerkennende Worte zu widmen, zumal von ihrem Einsatz (siehe oben) in der Öffentlichkeit meist kaum Notiz genommen wird.

S.S.