Archiv-Exemplar

OPEL POST

BERICHTE UND INFORMATIONEN AUS DEM UNTERNEHMEN

1/2 '85

Die Katalysator-Ära hat bei uns begonnen

Mit dem Ascona 1,8 i wurde im Januar 1985 die Katalysator-Ära bei uns eingeleitet. (Siehe den Bericht auf dieser Seite.) Im Laufe des Jahres werden wir dann praktisch für unser gesamtes Modellprogramm die Katalysator-Technik einführen. Pro Baureihe (Ascona, Kadett, Corsa, Rekord, Senator, Monza) ist dann mindestens eine Katalysator-Version erhältlich.

Im Augenblick ist das Netz von Tankstellen mit bleifreiem Benzin noch sehr dünn. Bis Ende dieses Jahres wird es nur an etwa 400 von insgesamt rund 21.000 bundesdeutschen Tankstellen unverbleiten Kraftstoff geben. Wer sich deshalb jetzt noch nicht für ein Auto mit Katalysator entscheiden möchte, kann auf die Beipacklösung zurückgreifen. Das heißt: Für jeden Opel, der im Laufe dieses Jahres für den Katalysator-Einbau vorbereitet wird, kann man den Umbausatz ab Werk gleich mitbestellen. Es steht dann dem Kunden frei, wann er auf Katalysator-Betrieb umstellen will. Der Opel-Händler installiert den Umbausatz ohne großen Zeit- und Kostenaufwand.

Wer aber jetzt ein neues Opel-Modell ohne Abgas-Katalysator kauft, dem bietet die Firma demnächst kostengünstige Nachrüst-Pakete an. Diese Nachrüst-Pakete wird es auch für die Mehrzahl der gebrauchten und zugelassenen Opel-Fahrzeuge geben. Eine Alternative bei der Nachrüstung: Abgas-Katalysator ohne elektronische Gemischregelung und Lambda-Sonde. Diese Lösung reduziert die Schadstoffemission bereits erheblich und verlangt den Betrieb mit bleifreiem Benzin.

Eine andere Alternative: Die Abgasrückführung. Hier wird ein Teil der Abgase über ein ventilgeregeltes Rückführungssystem noch einmal dem Gemischbildungssystem zugeführt und ein zweites Mal verbrannt. Diese Art der Abgasreinigung sorgt ebenfalls für eine deutliche Schadstoffreduzierung, auch beim Betrieb mit verbleitem Kraftstoff.

Deutsche Verkehrsverhältnisse erfordern technisch und qualitativ adäquate Lösungen. Deshalb ist unsere Katalysator-Technik speziell für den deutschen Straßenverkehr entwickelt – genauso wie unsere Karosserien, Motoren, Fahrwerke und Bremsen. Katalysator ist schließlich nicht gleich Katalysator. Gestützt auf die zehnjährige Forschungs- und Produktionserfahrung unserer Muttergesellschaft General Motors, haben wir eine Katalysator-Lösung entwickelt, die dem modernsten Stand der Technik entspricht. Die Katalysator-Technik von Opel ist leistungsfähig, wirtschaftlich und langlebig – genau wie unsere Autos.

Der neue Opel Ascona 1,8 i mit Lambda-Sonde und Dreiweg-Katalysator ist die erste eigene Entwicklung für den deutschen Markt und keine umgerüstete US-Export-Version. Sein 1,8-Liter-OHC-Motor mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung und Schubabschaltung leistet 100 PS/74 kW bei 5.800 min^{-1}. Der Preis für die viertürige Ausführung mit Fünfgang-Getriebe beträgt 21.070,– DM (unverbindliche Preisempfehlung inkl. Mehrwertsteuer ab Werk). Einzelheiten in dem Bericht auf dieser Seite und – für Werksangehörige – auf den Anschlagtafeln.

„Bestseller"

Das millionste Exemplar unseres frontgetriebenen Ascona – 1984 Spitzenreiter seines Marktsegments in Europa – ist Ende vergangenen Jahres vom Band gelaufen. Nach der Vorstellung im Sommer 1981 hatte sich die Limousine sogleich zum Bestseller entwickelt: Seit 1982 hält der Ascona in der Bundesrepublik den ersten Platz seiner Klasse. Als ähnlich erfolgreich erwies sich der Wagen auch auf anderen europäischen Märkten, etwa in der Schweiz. Und in Großbritannien, wo er von Opels Schwestergesellschaft Vauxhall unter dem Namen „Cavalier" angeboten wird, stieg er auf zum Spitzenreiter seiner Klasse sowie zur Nr. 2 im Gesamtmarkt.

Liebe Leser!

In der letzten Ausgabe der OPEL POST wurde ich von Dr. Schlotfeldt verabschiedet und habe selbst in einem persönlichen Wort „Adieu" gesagt. Dabei wurde erwähnt, die Werkzeitung werde ab 1985 im Bereich Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Daran hat sich nichts geändert, verzögert sich aus personellen Gründen aber noch etwas, so daß ich gebeten wurde, das vorliegende Heft redaktionell zu betreuen, jetzt allerdings in freiberuflicher Mitarbeit.

K. H. Mai

Der Katalysator-Ascona ist jetzt auf dem Markt

Im Januar hat die Firma mit der Auslieferung des neuen abgasgereinigten Ascona 1,8 i begonnen. Es ist das erste deutsche Katalysator-Auto, das eine eigene Entwicklung für den heimischen Markt ist und keine umgerüstete US-Export-Version.

Sein 1,8-Liter-OHC-Motor mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung und Schubabschaltung leistet 100 PS/74 kW bei 5800 min^{-1}. Die Abgasreinigung erfolgt durch Steuerung der Gemischaufbereitung per Lambda-Sonde und einen Dreiweg-Katalysator.

Opel-Kunden können die Katalysator-Ausrüstung eingebaut ab Werk bestellen oder auch als Beipack für einen späteren Umbau. Der Preis für den viertürigen Katalysator-Ascona 1,8 i mit Fünfgang-Getriebe beträgt 21.070,– DM (unverbindliche Preisempfehlung einschl. Mehrwertsteuer ab Werk, Einzelheiten für Werksangehörige auf den Anschlagtafeln).

20 neue Komponenten

Der Katalysator-Ascona, bei dem rund 20 zum Teil wesentliche Komponenten neu konstruiert beziehungsweise konstruktiv überarbeitet werden mußten eignet sich zum Betrieb mit unverbleitem Normalbenzin (DIN 51 607) mit einer Oktanzahl von ROZ 91. Sein Motor basiert auf dem modernen 1,8 i-Aggregat mit 85 KW/115 PS für Superbenzin. Mit seinem Fünfgang-Economy-Getriebe erreicht der Katalysator-Opel eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h (zum Vergleich: 1,8 i ohne Katalysator = 187 km/h) und absolviert den Sprint von 0 auf 100 km/h in 11,8 Sekunden (10,5). Der Kraftstoffverbrauch: Im Stadtverkehr 11,5 Liter (11,0), bei konstant 90 km/h 6,3 Liter (5,8) und bei konstant 120 km/h 8,1 Liter (7,7) pro 100 Kilometer (nach DIN). Daraus ergibt sich ein Euromixwert von 8,6 Liter (8,2).

Rund eine Milliarde

An unseren Programmen zur Schadstoffreduzierung arbeiten – wir berichteten bereits darüber – mehr als 1.000 Mitarbeiter. Das Unternehmen setzt dabei 750 Testwagen ein und fährt mit rund 350 Motor-Varianten Prüfstandversuche.

Die Adam Opel AG, deren Muttergesellschaft General Motors der größte Katalysator-Hersteller der Welt ist, wird für die konstruktiven und fertigungstechnischen Änderungen an seinen Fahrzeugen rund eine Milliarde Mark ausgeben.

(Einzelheiten über die Arbeiten der PEK am Katalysator beziehungsweise den notwendigen Änderungsumfang auf Seite 2.)

Winterurlauber im Ski-Gebiet des Kaunertals.

Opel-Team-Niederlassung

DIE PEK ARBEITET MIT HOCHDRUCK

DER KATALYSATOR – eine aufwendige Technik

Der Katalysator ist nicht – wie vielfach vermutet wird – ein einfaches und leicht einzubauendes „Zusatzteil" zum Kraftfahrzeug. Im Gegenteil: Die Katalysatortechnik ist eine sehr aufwendige und komplizierte Technologie, die erhebliche Veränderungen und Umrüstungen am gesamten Fahrzeug notwendig macht. Direkt oder indirekt arbeiten etwa 1.000 Mitarbeiter der PEK am Katalysatorprojekt; dafür wurden andere Projekte zurück- und neue Mitarbeiter eingestellt. Der größte Arbeitsumfang liegt im Bereich der Abteilungen Motorstab (verantwortlich für die Gesamtkoordination des Katalysatorprojekts), der Motorenkonstruktion, der Motorentwicklung sowie der PEK-Versuchswerkstätten.

Bis zur Umstellung aller Modelle auf die Katalysatortechnologie werden die PEK-Versuchswerkstätten entsprechend der Spezifizierung der Versuchsplanung etwa 750 Entwicklungs- und Dauererprobungsfahrzeuge mit Katalysatortechnologie aufgebaut beziehungsweise umgebaut haben, die Millionen von Testkilometern zurücklegen. Sämtliche Werkstätten sind dadurch derart extrem ausgelastet, daß die Herstellung vieler Komponenten an Auswärtsfirmen vergeben werden muß.

Enormer Arbeitsumfang

Die Graphik auf dieser Seite mit der tabellarischen Erklärung der betroffenen Fahrzeugkomponenten zeigt am Beispiel eines Ascona den gesamten Änderungsumfang eines Kraftfahrzeuges, das auf die Katalysatortechnik umgestellt wird. Anhand dieser Aufstellung läßt sich der enorme Arbeitsumfang für die Entwicklung am leichtesten erklären. Da ist zunächst einmal der Katalysator selbst, über dessen Aufbau, Funktion und Wirkung in einer der nächsten Ausgaben berichtet wird. Dieser sogenannte Drei-Wege-Katalysator, ein Auswärtsbezugteil der GM-Tochter AC-Spark-Plug, muß in Größe, Art und Ausführung definiert und an geeigneter Stelle im Tunnel des Fahrzeuges eingebaut werden. Er muß die gesetzlich vorgeschriebenen Abgaswerte über eine Lebensdauer von 100.000 km erfüllen, darf einerseits nicht überhitzt werden, muß jedoch andererseits die nötige Betriebstemperatur erreichen.

Neue Spezifikationen

Nach vielen Grundsatzuntersuchungen, Dauerlaufeinsätzen und ständigen Abgasmessungen wird der Katalysator in der Motorenkonstruktion in die Auspuffleitung konstruktiv eingearbeitet. Dabei müssen für die Auspuffleitung selbst, sowie für die umliegenden Bauteile auf Grund der erhöhten Abgastemperatur neue Materialspezifikationen festgelegt sowie diverse Abschirmbleche entwickelt werden. Der Katalysator kann sich durch die in ihm stattfindenden Reaktionen kurzzeitig bis auf 1.000° C erhitzen; – die normale Betriebstemperatur beträgt 500 – 700° C.

Neue Steuerelemente

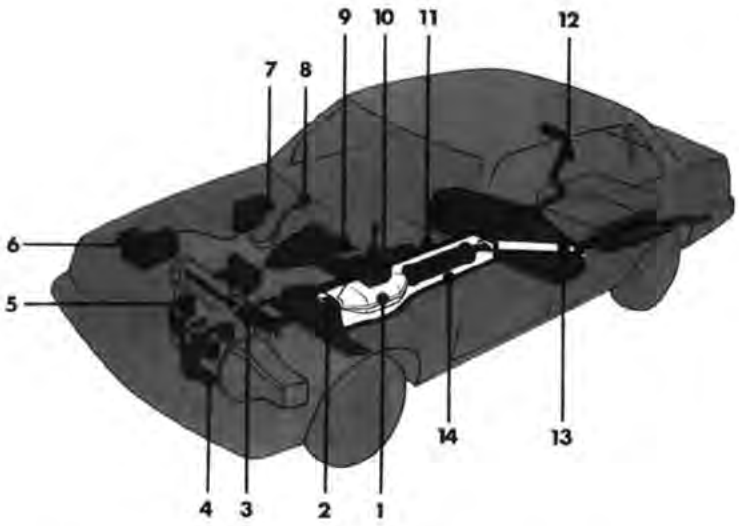
Die konstruktive Festlegung erfordert wiederum Absprachen mit der Karosserie-, der Getriebe- und der Chassis-Konstruktion, da zum Beispiel der Tunnel und die Schaltung entsprechend der Kontur dieses neuen Bauteils angepaßt werden müssen. Auch die für Teppiche und Konsolen verantwortlichen Abteilungen müssen auf Grund der veränderten Tunnelkontur ihre Teile modifizieren beziehungsweise neu anpassen. Alle für den Einbau des Katalysators notwendigen Grundsatzuntersuchungen erfolgen zuvor in der Packagegruppe der Vorausentwicklung. Ein weiterer großer Komplex im Bereich Motor ist die Entwicklung, Erprobung und Abstimmung der für den Katalysatorbetrieb notwendigen neuen Gemischbildnersysteme mit entsprechenden neuen elektronischen Steuerelementen. Hier ist die Lambda-Sonde zur Regelung des exakten Luft-Kraftstoffverhältnisses das wichtigste neue Bauteil.

Erweiterte Einspritzanlage

Da der herkömmliche Vergaser ohne Steuerungselektronik für das Katalysatorsystem nicht mehr ausreicht, wird zum einen auf die um die notwendige Elektronik erweiterten BOSCH-Einspritzanlagen, mit der auch der im Januar angelaufene Ascona mit Katalysator ausgerüstet ist, und zum anderen auf ein neues elektronisch geregeltes Gemischbildnersystem zurückgegriffen. Bei größeren Motoren werden die bekannten BOSCH-Einspritzanlagen, bei kleineren Motoren das zuvor genannte Gemischbildnersystem bevorzugt verwendet. Des weiteren bekommt der Zündverteiler eine neue Zündkennlinie; außerdem wird der Basismotor zur Verdichtungsreduzierung mit neuen Kolben ausgerüstet, damit er mit nicht verbleitem Normalkraftstoff betrieben werden kann. (Der für den Betrieb notwendige unverbleite Kraftstoff wird vorerst nur als Normalkraftstoff flächendeckend angeboten. Die bisherigen Einspritzmotore sind jedoch alle für Superkraftstoff ausgelegt.)

Geändertes Einfüllrohr

Die hierdurch und durch den Rückdruck des Katalysators verminderten Leistungs- und Fahrwerte bedeuten wiederum eine Neuabstimmung der Getriebe und Achsübersetzungen – eine Aufgabe der Getriebekonstruktion. Ebenfalls im Bereich Motor zu konstruierende und zu entwickelnde Komponenten sind die sogenannte Verdampfungskontrolle. Sie dient zur Absorbierung der aus dem Entlüftungssystem des Kraftstoffbehälters austretenden Benzindämpfe. Ein geändertes Einfüllrohr verhindert eine versehentliche Betankung mit verbleitem Benzin, daß den Katalysator zerstört (die Zapfpistolen für verbleites und unverbleites Benzin sind verschieden). Zum Schluß muß das gesamte Katalysatorsystem unter allen extremen Fahr- und Klimabedingungen funktionieren und dauererprobt werden.



Vom Katalysator direkt oder indirekt betroffene Komponenten

1. **Katalysator:** zur Oxidation bzw. Reduktion der Abgasschadstoffe.
2. **Lambda-Sonde:** als Sensor zur Regelung des Luft/Kraftstoffverhältnisses.
3. **Zündverteiler:** mit neuer Zündkennlinie.
4. **Auspuffleitung:** modfiziert und in verbesserter Werkstoffqualität.
5. **Kolben:** modifiziert zur Reduzierung der Verdichtung.
6. **Luftmengenmesser:** modifiziert für geregeltes Luft/Kraftstoffverhältnis.
7. **Steuergerät:** modifiziert für geregeltes Luft/Kraftstoffverhältnis.
8. **Kabelbaum:** erweitert für geregeltes Luft/Kraftstoffverhältnis.
9. **Konsole:** geändert wegen Tunnelvergrößerung zur Aufnahme des Katalysators.
10. **Schaltung:** geändert wegen Tunnelvergrößerung zur Aufnahme des Katalysators.
11. **Tunnel:** geändert wegen Tunnelvergrößerung zur Aufnahme des Katalysators.
12. **Einfüllstutzen:** modifiziert zur Vermeidung von Betankungen mit verbleitem Kraftstoff.
13. **Wärme-Abschirmblech:** notwendig durch erhöhte Temperatur im Auspuffsystem.
14. **Wärme-Abschirmblech:** notwendig durch erhöhte Temperatur im Auspuffsystem.

Diskussion im Motorstab der PEK über die Lagerung des Monolyten im Katalysator: J. Fritsch (zweiter von links), verantwortlich für die unternehmensweite Programm-Koordination, im Gespräch mit den Projektingenieuren G. F. Müller, J. Berrens und D. Buck. (Von links.)

Besprechung über die Auslegung eines neuen Wärme-Abschirmbleches in der Motorkonstruktion. Von links Gruppenführer G. Kahl mit den Konstrukteuren Th. Haus, R. Schwenderling, W. Rückert und H. Weyrich.

Die soeben in einem Test gefahrenen Abgasergebnisse werden hier diskutiert: Von links die Mitarbeiter D. Buck, verantwortlicher Projektingenieur für den Katalysator, Dr. H. Kemmann, in der Motorenentwicklung Abteilungsleiter für Gemischbildnersysteme und Abgaskontrolle, sowie die Entwicklungsingenieure H. Weidner und H. E. von Brand (ganz rechts) mit ihrem für die Abgaskontrolle verantwortlichen Vorgesetzten G. Lange (zweiter von rechts).

Vieldiskutiertes Thema

Dazu werden die Fahrzeuge beziehungsweise Motoren in einer Vielzahl von Fahrprogrammen auf der Straße, auf Prüfständen und im Prüffeld Dudenhofen eingesetzt. Gewonnene Erfahrungen fließen dann unverzüglich in die Konstruktion und Weiterentwicklung des Systems wieder ein. Da die Katalysatortechnik derzeit ein viel diskutiertes Thema ist, werden seitens des Unternehmens auf Grund des öffentlichen Informationsbedarfs viele Berichte und Publikationen herausgegeben. Hierzu werden von den Fachabteilungen der PEK die technischen Zusammenhänge ausgearbeitet. Ebenso erstellen diese PEK-Abteilungen die nötigen innerbetrieblichen Informationen, die von vielen Abteilungen – wie zum Beispiel Kundendienst-, Werbe- und Presseabteilung – angefordert werden.

Fortsetzung Seite 3

Opel-Wiedersehen

PLAKATWETTBEWERB

„Worauf wir stolz sein können . . ."

Im letzten Herbst wurde an den Schwarzen Brettern aller drei Werke und in der OPEL POST der Plakatwettbewerb „Worauf wir stolz sein können" angekündigt. Die eingereichten Entwürfe – Collagen, Zeichnungen sowie in verschiedensten Techniken gemalte Bilder –, alle in ihrer Thematik auf Opel bezogen, sollten jeden Werksangehörigen daran erinnern, daß man stolz darauf sein kann, zur Opel-Organisation zu gehören und mit zum Erfolg unserer Produkte beizutragen.

Die zahlreichen eingereichten Vorschläge aus den drei Werken waren ideenreich und aussagekräftig, so daß es die Jury nicht leicht hatte, die besten Einsendungen auszuwählen. Hier nun die ersten fünf Preisträger:

Erinnerungsfoto nach der Preisverleihung: Von links Horst von Dieken, Heinz Göpel, Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, Birgit Schmuck, Lothar Brehmer, Jakob Köpf, A. J. Rogl, stellvertretender Leiter Marketing, und Heinz Dieter Schrauf.

Der strahlende 1. Sieger des Plakatwettbewerbs, Heinz Göpel, bei der Ehrung durch Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt.

1. Preis: Mitarbeiter Heinz Göpel, Werkschutz Kaiserslautern (ein Opel-Reiseset); 2. Preis: Horst v. Dieken, Sozialabteilung Bochum (ein Opel-Lederblouson), die Preise 3-5, je ein Opel-Fitnessanzug, gingen an die Mitarbeiter Jakob Köpf, Werdruckerei Rüsselsheim, Birgit Schmuck, Kostenabrechnung Rüsselsheim, Lothar Brehmer, PEK, und Heinz Dieter Schrauf, Inspektion Bochum. – Herzlichen Glückwunsch!

Beitragserhöhung

Eine neue Kostenlawine hat unser Gesundheitswesen überrollt. In den ersten neun Monaten des jahres 1984 stiegen die Ausgaben der gesetzlichen Krankenversicherung je Mitglied um 7,8 Prozent. Zahlreiche Krankenkassen – darunter auch die BKK – mußten daher ihre Beiträge zum 1. 1. 85 erhöhen. (Siehe auch Seite 8.)

RÜCKSCHAU

OPEL im Jahr 1984

Mit insgesamt rund 1.122.000 zugelassenen Fahrzeugen und einem Marktanteil von 11 Prozent behauptete das Unternehmen im vergangenen Jahr gemeinsam mit der britischen Schwesterfirma Vauxhall seine Position auf dem europäischen Automobilmarkt. Dieser Marktanteil wurde erreicht, obwohl der siebenwöchige Arbeitskampf in der Bundesrepublik die Produktion der Firma völlig zum Erliegen gebracht und auch das Exportgeschäft tangiert hatte.

In der Bundesrepublik mußte das Unternehmen dagegen Einbußen hinnehmen (rund 13 Prozent). Im Zuge des Arbeitskampfes in der Metall-Industrie als einziger Großserien-Hersteller von Anfang an direkt bestreikt, konnte Opel sein 85er Modellprogramm nicht termingerecht starten, mußte den Verkaufsbeginn des neuen Kadett verschieben und konnte die Produktion seines wichtigsten Modells nur verzögert hochfahren.

Zudem fiel der Anlauf des Wagens zusammen mit dem Höhepunkt der öffentlichen Diskussion um die Bleifrei-Benzin-Versorgung sowie um die Katalysator-Technik – eine Diskussion, die in der Bundesrepublik zu einer bisher nicht erlebten Verunsicherung der Verbraucher führte und seit Herbst 1984 besonders deutliche Auftragsrückgänge für die Industrie zur Folge hatte. Die Gesamtproduktion der Firma, die durch den Streik mehr als 120.000 Fahrzeuge einbüßte, ging von 954.992 Einheiten in 1983 auf 795.472 in 1984 zurück. Gemeinsam mit der Schwesterfirma Vauxhall in Großbritannien und dem Corsa-Werk in Spanien wurden 1984 europaweit knapp 1,2 Millionen Wagen produziert.

VORSCHLAGSWESEN '84

Allein 26 mal die Höchstprämie

Das Vorschlagswesen im vergangenen Jahr im gesamten Unternehmen war wieder sehr erfolgreich, konnte wegen des langen Arbeitskampfes aber die Zahlen des Jahres 1983 nicht erreichen.

Die Gesamtprämiensumme in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern belief sich 1984 auf 7.590.160 DM (1983: 8.075.263 DM). Insgesamt wurden in den drei Werken 44.536 Vorschläge eingereicht und davon 15.085 angenommen. Die Beteiligung der Mitarbeiter am Vorschlagswesen erreichte im vergangenen Jahr unternehmensweit 39,1 Prozent.

Besonders hervorzuheben ist noch, daß die Zahl der qualitativ hochwertigen Einsendungen erneut zugenommen hat. Allein 26mal konnte 1984 die Höchstprämie (DM 50.000,–) vergeben werden.

Katalysator

Fortsetzung von Seite 2

Neue Typprüfungen

Auch indirekt sind viele Abteilungen vom Katalysatorprojekt betroffen. So werden zum Beispiel auf den Dauerprüfständen einzelne Komponenten auf ihre Festigkeit überprüft. Um sicherzustellen, daß die durch die Tunneländerung veränderte Karosseriestruktur weiterhin den notwendigen Festigkeitsanforderungen entspricht, werden Crashtests durchgeführt. Weiterhin sind auf Grund der neuen mit Katalysator integrierten Auspuffanlage Geräuschuntersuchungen notwendig. Zuletzt müssen neue Typprüfungen für die Fahrzeuge durchgeführt werden. Alles in allem: Ein weites Feld und eine enorme Herausforderung für das Unternehmen.

D. Buck.

KATY-KADETT

Die Preise

Für die im Spätfrühjahr erscheinende Katalysator-Version des neuen Kadett hat die Firma kürzlich die Preise bekanntgegeben. So kosten die fünftürigen Modelle mit 1,8 i-Motor, Fünfgang-Getriebe und werksseitig installierter, lambda-geregelter Katalysator-Ausrüstung: Kadett LS = DM 18.845,–; Kadett GL = DM 20.165,–; Kadett GLS = DM 21.455,–; Kadett GT = DM 20.520,–; Kadett GSi = DM 24.135,–

(Unverbindl. Preisempf. inkl. MwSt. ab Werk.) Wie der bereits ab Januar lieferbare Katalysator-Ascona verfügt auch die abgasgereinigte Kadett-Ausführung über ein 1,8-Liter-OHC-Triebwerk mit elektr. Kraftstoffeinspritzung und Schubabschaltung. Die Leistung beträgt 100 PS/74 kW bei 5.800 min^{-1}. Opel-Kunden können die Katalysator-Ausrüstung eingebaut ab Werk ordern oder auch als Beipack für einen späteren Umbau. (Preise für Mitarbeiter auf den roten Aushängen.)

Aufnahme links: Ein Ergebnis der vom DEKRA und Opel kürzlich durchgeführten Crash-Tests mit Autos und Zweirädern war die Erkenntnis, daß moderne Automobile im Fall des Falles – relativ – weich auf den Aufprall eines Motorradfahrers reagieren. So kann selbst die vergleichsweise steife Struktur des untersuchten Dachrahmens besser Energie absorbieren als heute handelsübliche Helme. (Zum Bericht.)

CRASH-VERSUCHE

Sicherheit auf 2 Rädern

Praxisgerechtere Prüfkriterien für die Zulassung von Motorrad-Sturzhelmen empfehlen die Ingenieure des Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Vereins (DEKRA) und der Adam Opel AG als Resultat eines gemeinsamen Sicherheits-Forschungsprogramms. Bei der Simulation von typischen Unfällen zwischen Motorrädern und Automobilen stellten die Techniker fest, daß eine Veränderung all jener Prüfnormen, die ein moderner Integralhelm vor dem Verkauf überwinden muß, diskutiert werden sollte: Die Energieabsorption des im offiziellen Prüfprogramm mit einem sogenannten Doppelschlag konfrontierten Kopfschutzes sei beim ersten Aufprall zu hart.

Vorschlag der Ingenieure: Zulassung eines weicheren, effektiver energieabsorptionsfähigen Materials zur Innenpolsterung der Helme und Beschränkung des Visierausschnittes auf das unbedingt notwendige Maß; der Gesichtsaufprall als gefährlichste Art des Kopfaufpralles sei mit Helm praktisch so folgenschwer wie ohne.

Die im Sicherheitszentrum von Opel durchgeführten Crash-Tests und Laborversuche zeigten außerdem, daß die Unfallfolgen für Fahrer mit einer „rennmäßigen" Sitzposition in der Regel schwerer ausfallen als bei Piloten mit relativ aufrechter Körperhaltung hinter einem Tourenlenker.

NACH-DENKEN LOHNT SICH

„Parteipolitisch eingefärbt"

Gegen Tendenzen, den Autofahrern einseitig die Schuld an der wachsenden Umweltverschmutzung zuzuweisen, hat sich jetzt der Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Richard Spiegel, gewandt.

Bei der Eröffnung des 23. Verkehrsgerichtstages in Goslar sagte Spiegel, diese „parteipolitisch eingefärbte Beschuldigung" sei nur eine „Alibiaktion für den jahrzehntelang doch wohl von allen versäumten umfassenden Umweltschutz".

Es habe sich während der Smog-Tage im Ruhrgebiet gezeigt, daß nicht der Otto-Motor zur Katastrophe geführt habe.

Die Politiker dürften nicht so tun, als gebe es weder Industrie noch Gewerbebetriebe, Kraftwerke oder Schadstoffe aus Flugzeugen oder Haushalten, die die Umwelt belasten, sagte Spiegel.

Vor 1300 Verkehrsrechtlern und Experten aus Polizei, Verwaltung und Versicherungen warnte er, die Autofahrer seien durch Reizworte wie „Katalysator", „Tempolimit" und „Strafsteuer" für Autos ohne Abgasentgiftung in einem Ausmaß verwirrt worden, „wie es bislang im Bereich des Verkehrs nicht üblich war . . ."

Opel-Team-Niedersachsen

WINTERFESTIGKEIT

Feuertaufe am Polarkreis

Eis und Schnee und Frost: Damit Autofahrer davon möglichst wenig gebeutelt werden, findet für Automobilhersteller, ebenso wie für Modemacher, der Winter weit vor dem offiziellen Kalenderdatum – 21. Dezember – statt. Unsere Modelle des Jahrgangs 1985 haben sich ihre Winter-Fitness auf vielfältige Art schon im Frühstadium ihrer Entwicklung antrainiert. Da standen weit vor Serienreife zunächst Labor- und Klimakammer-Tests auf dem Programm, die zum Beispiel folgende Diziplinen beinhalteten: Bei einem sogenannten „Kaltfress-Test" wurden Motoren bei Minustemperaturen von 20 Grad (im Ölsumpf gemessen) gestartet und danach aus dem Leerlauf auf 5.000 Umdrehungen hochbeschleunigt. Diese Tortur wiederholte sich nach jeweils komplettem Auskühlen mindestens zwanzigmal. Am Ende mußten alle beweglichen Motorteile makellos in Ordnung sein.

Allerdings kann kein noch so ausgeklügeltes System von künstlichen Laborversuchen die variantenreichen Tücken der Natur komplett ersetzen. Deshalb hat Opel schon vor Jahren ein spezielles Kältetest-Zentrum für automobile Winterkuren im hohen Norden eingerichtet und sich dabei für einen geheimen „Luftkurort" nahe des Polarkreises entschieden.

Der reichhaltigen Spezialitäten dieses Landstriches wegen bevorzugen Ingenieure und Techniker jene Abgeschiedenheit, in der das kostenlose Beiprogramm aus grimmigen Minustemperaturen jenseits von 40 Grad besteht und beißende Stürme, verdichtet mit Schnee und Eispartikeln, den Autos erbarmungslos unter die Blechhaut fahren. An keinem anderen Ort sonst sind in derart geballter Form härtere Umwelt-Bedingungen anzutreffen, um ein Auto wirklich winterfest zu machen.

Alle Opel-Modelle haben ihre generelle Winterreife bis ins Detail am Polarkreis ebenso beweisen müssen wie spezielle technische Systeme – etwa das ABS-Antiblockier-System für Rekord, Senator und Monza. Das besondere Augenmerk bei solchen Winter-Tests gilt jedoch nicht nur diffizilen Techniken, sondern auch ganz alltäglichen Bauteilen und Mechanismen. Da werden etwa mit feinsten Federwaagen Schalter- und Hebelkräfte überprüft, die nötig sind, um Sonnenblenden herunterzuklappen, um Fenster, Hauben und Türen zu öffnen. Kunststoffe müssen nach langen Frösten schlagfest und knisterfrei bleiben, Dichtungen wird auch bei Eiseskälte absolute Geschmeidigkeit abverlangt.

Extreme Prüfbedingungen werden häufig noch durch Sondermaßnahmen verschärft. So müssen etwa mit Wasser besprühte Testwagen die elendig kalte Polarnacht im Freien auf einem zugefrorenen See überstehen, bevor sie am nächsten Morgen zur Start-, Enteisungs-und Heizungsprobe antreten.

Sensible Meßfühler an verschiedenen Punkten registrieren wie feine Nervenstränge im Rahmen eines vorgeschriebenen Fahrprogrammes jede Reaktion – wie schnell die Scheiben freigeblasen oder die vorgeschriebenen 30 Wärmegrade im vorderen Fußraum (fünf Grad weniger im Kopfbereich, 25 Grad im Fahrzeugfond) erreicht sind.

Ob wartungsfreie Batterien, Temperaturanzeige des Bordcomputers, beheizbare Scheiben und Außenspiegel, uneingeschränkt funktionierende Scheinwerfer- und Scheiben-Wascher/-Wischer oder Sitzbeheizungen: So wie diese technischen Details haben alle Winter-Accessoires im Opel-Programm ihre Feuertaufe am Polarkreis erfahren, um mit den winterlichen Alltagsproblemen unserer vergleichsweise gemäßigten Klimazonen locker fertig zu werden.

Salto rückwärts ohne Netz und doppelten Boden. Auch unserem Wagen wird die Winter-Fitness „antrainiert", und zwar bereits im Frühstadium der Entwicklung. (Zu unserem Bericht.)

Anprobe: Alle Handgriffe können mit Hilfe der Sitzkiste genau überprüft werden. Die körpergerechte, ergonomisch korrekte Sitzgestaltung stellte während der dreijährigen Entwicklungszeit der neuen Kadett-Sitze eine erstrangige Aufgabe dar.

NEUER KADETT

Sitzplatz nach Maß

In die Entwicklung der neuen Kadett-Sitze investierte die Firma rund 20 Millionen Mark. Aus gutem Grund: Sicherheit und Gesundheit hängen mit davon ab, ob sich ein Autofahrer auf seinem Platz wohl fühlt oder nicht.

Allein diese Summe verdeutlicht, welcher Aufwand heute als gerechtfertigt erscheint, um einen Auto-Sitz zu entwickeln, der mit seinen Clubsessel-Vorgängern früherer Jahre nur noch eines gemeinsam hat – den Namen. Der Grund für diesen Wandel: Mediziner und Techniker haben immer mehr Indizien dafür aufgespürt, daß beim Autofahren die Sicherheit, das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit des Menschen ganz entscheidend von der Sitzqualität abhängen.

Im Gegensatz zum heimischen Fernseh-Sessel muß man auf dem Auto-Sitz nicht „Dallas" oder Diskussions-Runden, sondern muß stattdessen oft stundenlange Autobahnfahrten, im Urlaub auch strapaziöse Holperstraßen, südliche Hitze oder winterliche Kälte ertragen. Und das möglichst ohne Wirbelverrenkungen beim Griff zum Lichtschalter oder beim Tritt aufs Bremspedal. Federung und Dämpfung von Fahrbahnunebenheiten sowie Schwingungen, die etwa den Magen rebellieren lassen, ein gutes Sitzklima und ein richtiges Abstützen des Körpers – das alles sind Einflußgrößen, auf die der Organismus reagiert. Im schlechtesten Fall mit Rücken- und Muskelschmerzen, verbunden mit nachlassender Konzentration und eingeschränktem Reaktionsvermögen.

Die körpergerechte, ergonomisch korrekte Sitzgestaltung stellte deshalb während der dreijährigen Entwicklungszeit der neuen Kadett-Sitze eine wichtige Aufgabe dar. Und um sie zu lösen, mußte das 48köpfige Spezialisten-Team eine Menge Sitzfleisch aufwenden – nicht nur beim Probesitzen, sondern vor allem bei Tausenden von Computerberechnungen.

Gerd Stonus, verantwortlicher Ingenieur für die Sitzentwicklung, erklärt den Grund dieser Fleißarbeit: „Der neue Sitz sollte ja jedem Fahrer Sicherheit, Komfort und leichte Bedienbarkeit bieten, ganz gleich, ob er groß oder klein ist." Hilfestellung bei ihrem Bemühen, es möglichst allen recht zu machen, erhielten unsere Techniker durch zwei merkwürdige Wesen: Die „5-Prozent-Frau" und den „95-Prozent-Mann". Beide repräsentieren mit ihren festgelegten Körpergrößen (149,9 und 184,9 Zentimeter) rund 95 Prozent der erwachsenen Menschen. Ihre Maße wurden weltweit zu Normen erhoben.

Mit dem neuen Kadett-Sitz kommen beide klar. Denn mit einem Sitz-Längsverstellweg von 200 Millimetern liegt das vordere Gestühl deutlich über der Richtlinienforderung von 160 Millimetern. Dieser alle 20 Millimeter arretierbare Verbestellbereich garantiert, daß Fahrer mit Gardemaß ebenso die passende Sitzposition finden wie kleinere Mitmenschen. Und auch für den richtigen Durchblick sorgten die Sitz-Spezialisten: Die erstmals in der Kadett-Klasse angebotene Höhenverstellung (50 Millimeter) verhindert, daß die Windschutzscheibe für Fahrer mit außergewöhnlichen Maßen zum Sehschlitz mißrät. Doch nicht nur solche Millimeter-Arbeit stand bei der „Sitz-Arbeit" im Vordergrund, ebenso wichtig war auch die Gestaltung der Sitz-Fläche. Auf ihr ruhen nämlich rund 5 Prozent des Körpergewichts – abgefangen von den Sitzhöckern. Die hinsichtlich der Anatomie geforderte Konsequenz: Die Sitzfläche durfte nicht überall gleichmäßig hart oder weich ausgebildet sein.

Beanspruchung: Puppen statt Passagiere auf allen Testfahrten. Außer gezielten Laborversuchen standen für die neuen Kadett-Sitze 6,5 Millionen Dauertestkilometer auf dem Prüfprogramm. Schwergwichtige Sitzpuppen auf den freien Plätzen sorgten dabei für nachhaltigen „Ein-Druck".

Um herauszufinden, an welchen Stellen es am meisten drückte, bestückten die Techniker das gesamte Unterteil mit einem Netz von mehr als 50 Meßdosen. Damit konnten sie aufs Gramm genau ermitteln, wie sich der Druck auf jeden einzelnen Quadratzentimeter verteilte. Entsprechend wurden dann die Sitzfedern für die einzelnen „Planquadrate" ausgelegt sowie stützende Wülste in den Schaum der Sitzfläche oder die Gummihaarfüllung der Rücklehne eingearbeitet. Um noch genauere Aufschlüsse zu erhalten, bedienen sich die Opel-Ingenieure heute schon auf direktem Weg bei der medizinischen Fakultät. Sitz-Experte Manfred Duvenkamp: „Wir analysierten Röntgenaufnahmen, die bei echter Belastung durch den Sitz hindurch gemacht werden.": Und zum Material: „Der Polyurethan-Schaum, aus dem die Sitzschale geformt ist, besitzt an der Oberfläche Poren, die eine Luftzirkulation ermöglichen. Dasselbe gilt auch für die Gummihaar-Polsterung der Rücklehne sowie für die Bezüge."

Mit der körpergerechten, auf Komfort ausgelegten Konzeption und Konstruktion des neuen Kadett-Sitzes allein war die Arbeit des Teams aber noch lange nicht erledigt. Denn nachdem die ersten Mustersitze angefertigt worden waren, mußte der Neuling erst einmal beweisen, daß er auch all das hielt, was seine Papierform versprach. Und dazu hatte er eine Menge übler Qualen zu ertragen. So steckten ihn die Opel-Tester zum Beispiel tagelang in eine Klimakammer, in der er bei einer Temperatur von 45 Grad und 75 Prozent Luftfeuchtigkeit 100.000mal mit einem 95-Kilogramm-Gewicht belastet wurde. Oder sie verschafften ihm einen Sonnenbrand beim sogenannten „Florida-Test", wenn sie südliche Sonne im Labor simulierten, um die Lichtechtheit der Bezugstoffe zu kontrollieren. Insgesamt 30 verschiedene Tests machte der neue Sitz insgesamt durch, ehe das „Okay" kam. Zu diesen Prüfstand-Prozeduren sind allerdings noch jene Strapazen hinzuzurechnen, die auf endlosen, etwa 6,5 Millionen normalen Auto-Kilometern entsprechenden Dauertest-Kilometern anfielen.

Nach Abschluß aller Tests und Versuche waren sich die Sitz-Spezialisten dann sicher, daß sie die 19,8 Millionen Mark nicht in den Sand, sondern auf den richtigen Sitz gesetzt hatten. Denn er erfüllte und übertraf in vielen Punkten nicht nur die von Medizinern und Normen gestellten Anforderungen, er entsprach auch der strengen Opel-Richtlinie, die da fordert, daß sich ein Polster nach 100.000 Kilometern höchstens zehn bis zwölf Millimeter setzen darf.

Opel-Team Niedersachsen

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

Hotelrestaurant Maritim: Hier fand der zweite Teil der Jubilarfeier unserer Bochumer Werke statt.

Das reichhaltige kalte/warme Buffet bot dem Gaumen viele kulinarische Genüsse.

Das „Adams Ensemble" spielte zum Tanz und lockte auch den letzten aus der Reserve.

JUBILARFEIER UNSERES WERKES BOCHUM

Dank für Mitarbeit, Einsatz und Treue

Als Ende November 1984 die letzten Informationen an Jubilare, Vorgesetzte, Gäste und Betriebsräte mit der obenstehenden Grafik „Herzlich willkommen zur Jubilarfeier" verschickt wurden, war bereits alles vorbereitet: Plätze im Musiktheater Gelsenkirchen für die Aufführung der Operette „Zarewitsch" waren reserviert, Busse bestellt, Musiker verpflichtet, mit dem Hotel Maritim in Gelsenkirchen Ablauf und Speisekarte abgesprochen. Die Gemeinschaftsfeier der Jubilare der Jahre 1983 und 1984 konnte über die Bühne gehen.

7. Dezember 1984: Nachmittags standen die Busse am Tor 10 in Langendreer und Tor 1 in Bochum-Laer bereit, um die Festteilnehmer ins Gelsenkirchener Musiktheater zu bringen. Der gemeinsame Besuch der Operette „Zarewitsch" von Franz Léhar als erster Teil der Jubilarfeier. 2 1/2 Stunden Schauspiel und Gesang und die immer wiederkehrende Melodie „Es stand ein Soldat am Wolgastrand" waren ein Genuß und auch ein guter Ersatz für den sonst üblichen bunten Teil bei früheren Feiern. Nach Veranstaltungsschluß fuhren die Busse vom Theater zum in der Nähe liegenden Hotel.

Im Foyer wurde ein Gläschen Sekt gereicht, man begrüßte sich und sprach über den „Zarewitsch". Gegen 20.00 Uhr begann dann der zweite Teil der Jubilarfeier im festlich geschmückten Restaurant des Hotels. Man saß im trauten Kreis in kleinen Gruppen zusammen, und, wenn möglich, gesellten sich zu den Jubilaren die Vorgesetzten und die Vertreter des Betriebsrates.

Später trat der Leiter der Bochumer Werke, W. Pihan, ans Rednerpult und begrüßte die Anwesenden im Namen der Geschäftsleitung. Unter den 25 Jubilaren waren vier Mitarbeiter, die auf eine 40jährige Dienstzeit zurückblikken konnten. Es waren die Werksangehörigen G. Adelberger, W. Heizenröder, W. Horneff und G. Rausch, die 1943 und 1944 bei Opel als Lehrlinge angefangen hatten. Sie wurden von W. Pihan namentlich genannt.

Urkunde, Ehrennadel und Geldgeschenk hatten alle Jubilare bereits erhalten. Die Jubilarfeier sollte ein weiteres Zeichen des Dankes des Unternehmens an die Jubilare für jahrzehntelange Treue, Leistung und Anstrengung sein. W. Pihan an die Jubilare: „Ohne Ihren Beitrag, meine lieben Jubilare, wäre Opel nicht zu dem geworden was es heute ist, ein Unternehmen, das sich mit seiner Leistungskraft und seinen Qualitätsprodukten weltweit einen hervorragenden Ruf erworben hat." Der Werksleiter sprach im Laufe seiner Ausführungen auch den Ehefrauen seinen besonderen Dank aus. Sie seien es gewesen, die dem Ehemann den familiären Rückhalt gegeben hätten, den man im beruflichen Leben brauche. Mit dem Wunsch, den Ehrentag in guter Erinnerung zu behalten und für die Zukunft Glück und vor allen Dingen Gesundheit, schloß er seine Ausführungen. Der Betriebsratsvorsitzender G. Perschke, übermittelte die Glückwünsche des Betriebsrates an die Jubilare und bedankte sich für die langjährige gute Zusammenarbeit. – Mitarbeiter G. Adelberger ergriff danach das Wort für die Jubilare. Er bedankte sich für die Feier, ging auf die Vergangenheit ein und äußerte sich zur Zukunft: Die Jubilare wollen dazu beitragen, daß der neue Kadett den Erfolg erringt, den er verdient.

Nach diesem offiziellen Teil wurde das Buffett eröffnet. Es war sehr reichhaltig und bot dem Gaumen viele kulinarische Genüsse. Das „Adams Ensemble" sorgte an diesem Abend für den musikalischen Rahmen. Es verstand es meisterhaft, auch den letzten Festteilnehmer aus der Reserve zu locken. Der „Sängerwettstreit" unter je einem Jubliar, einem Vorgesetzten und einem Betriebsrat brachte dem Betriebsrat das beste Ergebnis. Man kann also von einer kreativen Feier sprechen, bei der sich die Teilnehmer nicht berieseln ließen, sondern im Sinne des Worts mit von der Partie waren. Als die Busse gegen 1.00 Uhr nachts zur Rückfahrt bereit standen, wären die meisten noch gerne geblieben. Urteil eines Jubilars am Ende der Veranstaltung: „Es war eine harmonische Feier – ganz prima!"

Die Stimmungswogen gingen hoch: Hier wird geschunkelt.

Der Sieger beim Sängerwettstreit: Mitarbeiter D. Partmann.

Fast 3 Millionen ausgezahlt

Für eine besondere Art, sich das Weihnachtsfest schöner zu gestalten, sorgten die im Bild gezeigten Einsender von Verbesserungsvorschlägen in unserem Werk Bochum. Knapp 200.000,– DM betrug die Summe, die der Leiter der Fertigung und Technischen Bereiche, H. G. Dörr, Mitte Dezember 1984 überreichen konnte. Zinseinsparungen durch Umlaufreduzierung, Verhinderung von Produktionseinbrüchen bei neuen Technologien, Reduzierung von Investitionskosten sowie geändertes Ausnebeln in der Lackiererei waren die Ideen und gleichzeitig die Basis für die finanzielle Weihnachtsüberraschung.

Mit der oben erwähnten Summe konnten somit im Jahre 1984 knapp 3 Millionen DM an Einsender von Verbesserungsvorschlägen zur Auszahlung gebracht werden.

Es war ein erfolgreicher Abschluß eines wiederum erfolgreichen Jahres in unserem Bochumer Vorschlagswesen.

Das Bild zeigt von links H. G. Dörr, H. G. Bochmann, H. G. Schmitt, E. Reimer, W. Jorzik, E. Eurich, L. Herrmann und K. Schulze.

In wenigen Zeilen

Unseren Mitarbeitern wird Gelegenheit gegeben, sich in ihrer Freizeit beruflich weiterzubilden. Eine vollständige Lehrgangsübersicht hängt an den Anschlagtafeln beider Werke aus. Anmeldeformulare für die Lehrgänge Frühjahr/Sommer 1985 sind in den Betriebs- und Abteilungsbüros erhältlich. Weitere Auskünfte erteilt die Abteilung Fort- und Weiterbildung, Telefon 3145, Bau D 8.

Zum 1. September 1985 werden wieder Auszubildende eingestellt. Bewerbungen sind an die Abteilung Berufsausbildung zu richten. Telefonische Auskünfte unter Werksruf 2385. Weitere Informationen durch die Aushänge an den Anschlagtafeln in den Werken.

Die Sprechzeiten des Wagenverkaufs für Werksangehörige lauten wie folgt:

Werk I, Bau D 7, I. Stock, montags bis freitags von 9.00 – 12.30 Uhr und von 13.00 bis 15.30 Uhr. Werk II, Bau L 2, Zimmer 6, dienstags und freitags von 13.00 bis 14.45 Uhr.

Werksangehörige aus dem Werk II können Fahrzeuge auch im Werk I bestellen.

Opel-Team-Niedersachsen

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

NACHDENKEN LOHNT SICH

Auch Wegezeiten kosten Geld

Zur Durchführung von Sofortmaßnahmen an Verletzten und Erkrankten werden nach der derzeit gültigen Unfallverhütungsvorschrift ständig 10 Prozent der Belegschaft in Erster Hilfe ausgebildet. Die Grundausbildung und die Wiederholungskurse für Ersthelfer finden in der Sanitätsstation I des Werksärztlichen Dienstes statt.

In den letzten Jahren wurden Kurse in acht Doppelstunden, täglich 1 1/2 Stunden auf zwei Arbeitswochen verteilt, durchgeführt. Dabei ergaben sich zusätzlich erhebliche Arbeitsausfallzeiten durch lange Wegstrecken.

Mitarbeiter Willi Winnefeld, der als Registrator im Werksärztlichen Dienst tätig ist, überlegte sich, wie man diese zusätzlichen Wegezeiten reduzieren könnte und schlug vor, den gesamten Kurs auf zwei hintereinanderfolgende Tage zu verlegen. Die Kursteilnehmer müssen dadurch nicht erst zu ihrem Arbeitsplatz und dann zur Sanitätsstation I und wieder zurückgehen, sondern können dann direkt von zu Hause zur Sanitätsstation I kommen. Außerdem – so der Vorschlag weiter – seien durch die Zusammenlegung eine erhöhte Effektivität in der Ausbildung sowie organisatorische Erleichterungen im Werksärztlichen Dienst und bei den Lehrkräften des DRK Groß-Gerau gegeben.

Der Vorschlag wurde geprüft, angenommen und ab Januar 1984 eingeführt. Einsparungen von ca. 95.000,– DM im Vergleich zu der bisherigen Organisation wurden durch diese gute Idee erzielt. Die Prämie war entsprechend hoch.

Auf unserem Bild der Einsender, Willi Winnefeld (Mitte), bei Überreichung des Annahmeschreibens durch G. Noß, Leiter der Personal- und Sozialabteilung. Links Dr. J. Leist, Leiter des Werksärztlichen Dienstes. Fr

VV-WERBEAKTION

Gute Fahrt in den Frühling

Seit dem 18. Januar kann jeder Mitarbeiter des Werkes Rüsselsheim die abgebildeten Distanz-Karten erhalten – wenn er während der laufenden Werbeaktion, auf die wir an dieser Stelle noch einmal hinweisen wollen, einen Verbesserungsvorschlag einreicht. Auf dieser Karte (im Original natürlich farbig und größer) kann man von einem beliebig eingestellten Punkt die kürzeste Entfernung der Straßenverbindungen zu verschiedenen Städten der Bundesrepublik und den Grenzgebieten der Nachbarländer ablesen.

Also Vorschläge einreichen, damit bei der Fahrt in den Frühling und später in den Urlaub Reisezeit und Reisekosten besser kalkuliert werden können.

HOHE AUSZEICHNUNG

Verdienstkreuz für R. Messing

Unserem Mitarbeiter Rudolf Messing, Obermeister in der Instandhaltung Preßwerk, wurde vor kurzem das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen. Unermüdliche Aktivitäten auf zahlreichen Gebieten fanden damit ihre Würdigung.

Schwerpunkte dabei sind die Mitarbeit im Verband der Heimkehrer und die im VdH sowie die Betreuung von Kriegsgräbern, hauptsächlich in Frankreich und in Italien. Aber auch an der Bildung von Partnerschaften seiner Heimatstadt Hofheim am Taunus mit europäischen Gemeinden hatte Rudolf Messing aktiven Anteil; außerdem wurde er kürzlich zum Schöffen beim Oberlandesgericht Frankfurt bestellt. Bei so viel Engagement, so der Bürgermeister von Hofheim, Friedrich Flaccus, in seiner Laudatio, sei die hohe Auszeichnung mehr als verdient. In der Tat: Selbstlosigkeit und ständiger Einsatz für die Belange anderer zeichnen unseren Mitarbeiter aus, der 1955 in die Firma kam. Alle bei Opel gratulieren herzlich! Auf unserem Bild, das während der Überreichung des Bundesverdienstkreuzes gemacht wurde, erkennt man von links Hofheims Bürgermeister Friedrich Flaccus, Stadtverordnetenvorsteher Dr. Hans Großmann, Ehefrau Hildegard sowie Rudolf Messing.

Büromaterial-lager umgezogen

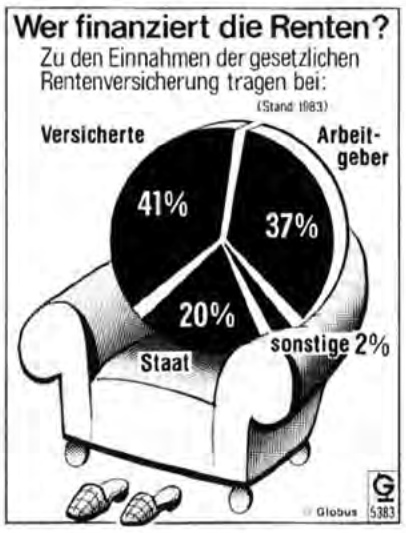
Das Büromateriallager befindet sich seit Januar 1985 in neuen Lagerräumen im Gebäude B6 E. Der Zugang für Material-Kleinabholer erfolgt neben der Werkbücherei I, B4 E. Groß-Abholer mit Pkw werden am Haupttor des Lagers bedient (Zufahrt über den Parkplatz am ehemaligen Kraftwerk).

Jubilarfeier am 22. Juni

Die ursprünglich im April vorgesehene Jubilarfeier '85 muß verlegt werden und findet nun am 22. Juni statt. Ort des Geschehens ist wieder die Mainzer Rheingoldhalle. Beginn um 18.00 Uhr. Einzelheiten werden gesondert bekanntgegeben.

Üppiges Raumangebot

Der Gepäckraum des Kadett faßt „echte" 390 Liter (netto, nach VDA-Meßmethode); die Zuladung beträgt 505 Kilo – Werte, mit denen sich der Kadett von seinen Mitbewerbern absetzt. Noch üppiger geht es naturgemäß im Caravan zu, der bisher der geräumigste Kombi dieser Fahrzeug-Klasse war: Das maximale Ladevolumen nahm um 95 Liter auf insgesamt 1.520 Liter zu, die Zuladung beträgt – je nach Modell – bis zu 595 Kilo (Bild). Auch für sperrige Güter ist mehr Platz: Durch die Verlängerung des Laderaums um 35 mm stieg das Volumen der sogenannten „Black Box" um 70 auf 1.100 Liter. (Bei der Black Box handelt es sich um die Definition für den größten quaderförmigen Gegenstand, der in den Laderaum hineinpaßt.)



FEIERSTUNDE

Azubis wurden verabschiedet

In einer Feierstunde in Anwesenheit der Ausbildungsbeauftragten sowie von zahlreichen Gästen wurden am 1. Februar 1985 die Absolventen der Winterprüfung 84/85 verabschiedet.

154 Auszubildende, davon 126 in gewerblich-technischen und 28 in kaufmännischen Berufen, haben an der Berufsabschlußprüfung teilgenommen.

Auch diesmal wurden in den verschiedenen Berufen beste Prüfungsergebnisse erzielt. Ein Bericht über die Verabschiedung in der nächsten Ausgabe der OPEL POST.

VORTRAGSREIHE

Vielseitiges Angebot

Der zweite Teil der Opel-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 84/85 beginnt am 26. Februar. Die Reisewege unserer Referenten führen von der Bretagne über Südtirol, Florida und Schweden bis nach Indien. Auch diesmal ein vielseitiges Angebot, das wieder einen großen Interessentenkreis ansprechen dürfte.

Dienstag, 26. Februar 1985

Brunhilde Goldhausen

„Bretagne"

Farbbildbericht über das beliebte Reiseziel in Frankreich, ein Landstrich von herber landschaftlicher Schönheit und voller Kulturdenkmäler.

Dienstag, 5. März 1985

Wolfgang Schiemann

„Südtirol"

Die Panoramavision führt die Besucher in die Bergwelt Südtirols mit ihren Menschen und vielfältigen Kulturschätzen.

Dienstag, 12. März 1985

Wolfgang Freihen

„Florida"

Mit dem beliebten Referenten machen wir eine Rundreise durch die gesamte floridianische Halbinsel, lernen die landschaftlichen Schönheiten kennen, aber auch die Tierwelt, besonders die Unterwasserfauna.

Dienstag, 19. März 1985

Maximilian Küthe

„Schweden"

Farbbildbericht über das Königreich am Polarkreis mit seiner einmaligen Küste, den rauhen Schärenlandschaften und einsamen Fischerdörfern.

Dienstag, 26. März 1985

Albert Wilmes

„Indien"

Im ersten Teil seines Indienberichts führt der Referent die Besucher auf der Route Delhi – Kalkutta durch die Ganges-Ebene. Land und Menschen, Kultur und historische Besonderheiten sowie einmalige Baudenkmäler werden wir kennenlernen.

Alle Vorträge um 20.00 Uhr in der Stadthalle Rüsselsheim. – Eintritt frei. – Einzelheiten auf den Werksanschlägen. – Änderungen vorbehalten.

Opel-Archiv Rüsselsheim

„Kunterbunt"

In allen Werksbereichen sind an bestimmten Stellen „Schwarze Bretter" montiert. Sie dienen der raschen Information, meist in Form von Anschlägen zu aktuellen Themen oder wichtigen Ankündigungen. Keine Regel ohne Ausnahme – aber in den meisten Fällen können die Tafeln ihren eigentlichen Zweck nicht erfüllen: Sie sind das reinste Kunterbunt, ihr Anblick wirkt vielfach wie „Kraut und Rüben".

Uralte Anschläge neben neuen, die vielfach im Zugwind flattern, weil es in diesen Bereichen an Reißbrettstiften zu fehlen scheint. Dazu in zunehmender Zahl „Privatanzeigen": Wagen werden angeboten, aber auch allerlei Krims-Krams. Dazu Eigentumswohnungen oder Häuser, Klaviere oder andere Musikinstrumente. Auch Skatturniere werden angekündigt, oder es wird für private Veranstaltungen und Vereinsfeste geworben. Wie gesagt: das reinste Kunterbunt. Für Werksbesucher alles andere als eine Visitenkarte, die Anschlagtafeln sein sollten (und könnten).

Vielleicht läßt sich mal jemand etwas einfallen, diesen Zustand zu ändern. „Ordnung ist das halbe Leben", auch hier, zumal es sich in diesem Falle um eine wichtige Informationsquelle für die Belegschaft handelt.

Spectator

Fahrgemeinschaften

Münster-Samsheim, Fahrgelegenheit Früh- u. Spätschicht, T. Dietz, Tel. 2311, (priv.: 06721-35504).

Pfungstadt, M. Brighina, Abt. 4651, Normalschicht, K 65, Tel. 06157-84447.

Wolfskehlen, W. Martin, Normalsch., 2 Personen, Tel. 4748/2149, (priv.: 06158-71351 b. Gunkel)

Für Kadett-Besitzer, die in häufig wechselnder Folge Personen oder Gepäck transportieren, steht eine asymmetrisch geteilte Rücksitzbank für Limousine und Caravan als Sonderausstattung zur Verfügung (serienmäßig in allen GLS-Modellen). Die junge Dame auf dem Bild demonstriert diese praktische Lösung. Die Laderaumabdeckung der Limousine läßt sich auch von innen öffnen oder ganz herausnehmen und leicht verstauen.

RUND UMS AUTO

Mehr Rücksicht auf die Senioren

Während 1980 zwölf Millionen Bürger über 60 Jahre in der Bundesrepublik lebten, werden es im Jahre 2000 14 Millionen sein. Deshalb fordert der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) alle Verkehrsteilnehmer auf, die Situation und das Befinden der alten Mitbürger im Straßenverkehr stärker zu berücksichtigen. „Wer die Mobilität der Alten sichern will, muß vor allem für ihre Sicherheit im Straßenverkehr sorgen", betont der DVR. „Nur wer weiß, wie sich alte Menschen verhalten, kann sich selbst im Straßenverkehr den Senioren gegenüber sicher verhalten."

Neben den historischen Merkmalen, nach denen die alten Mitbürger die zunehmende Motorisierung anders miterlebt haben als die jungen, sind – so der DVR – insbesondere die körperlichen Fähigkeiten und Möglichkeiten für die Teilnahme der alten Menschen am Straßenverkehr bestimmend. Beispiel sind die nachlassende Sehfähigkeit, die die Geschwindigkeitseinschätzung herannahender Fahrzeuge erschwert, ein verringertes Dämmerungsehvermögen sowie altersbedingte Einschränkungen des Hörvermögens, die das schnelle Erkennen von Fahr- und Bremsgeräuschen verhindert. Darüber hinaus vermindern Kreislaufstörungen, nachlassende Beweglichkeit und Gelenkigkeit die Anpassungs- und Reaktionsfähigkeit.

Stimmungen, Sorgen, Angst und Hilflosigkeit wirken sich bei den Senioren im Straßenverkehr besonders aus. Selbst einfachste und gewohnte Handlungen sind dadurch sehr „störanfällig": das Nachlassen von Aufmerksamkeit und Reaktionsvermögen sind die Folge. Zusätzlich zeichnet sich das Verhalten mancher alter Menschen dadurch aus, daß sie ihr Alter nicht wahrhaben wollen. Leider können diese Fehleinschätzungen lebensgefährliche Folgen haben. All dies müssen Kraftfahrer gegenüber alten Menschen beachten. Die Aufmerksamkeit motorisierter Verkehrsteilnehmer wird dadurch erschwert, daß Menschen gleichen Alters nie so unterschiedlich sind wie im sogenannten Seniorenalter. „Alt ist nicht gleich alt", betont der DVR und fordert die Autofahrer auf, die Senioren nicht „über einen Kamm zu scheren" und gegebenenfalls ihr Bild von den „Alten im Straßenverkehr" zu revidieren. Z. B., daß Senioren Zeit haben und ruhig mal am Straßenrand warten können. Das führt – so eine Untersuchung – dazu, daß beispielsweise 75 Prozent der Autofahrer bei 21 – bis 45jährigen Fußgängern am Fußgängerüberweg anhalten, bei den über 65jährigen Fußgängern stoppen dagegen nur noch knapp 25 Prozent.

Abschleppen – aber wie?

Wenn ein Auto liegen bleibt und abgeschleppt werden muß, gilt es, besondere Vorsichtsmaßnahmen zu beachten. So beim Abschleppen auf der Autobahn, die schon bei der nächsten Ausfahrt verlassen werden muß, um die nächste Werkstatt zu erreichen, die den Schaden beheben kann.

Die Verantwortung beim Abschleppen liegt immer bei demjenigen, der abschleppt. Er muß unbedingt einen Führerschein besitzen, während der Lenker des geschleppten Fahrzeuges laut STVZO lediglich des „Lenkens kundig sein muß".

Abgeschleppt wird mit Seil oder Abschleppstange. Letztere ist vorzuziehen. In den meisten Fällen steht aber nur ein Seil zur Verfügung, das nicht länger sein darf, um einen Maximalabstand von 5 m zwischen beiden Fahrzeugen zu gewährleisten. Bei kürzeren Abständen besteht die Gefahr des Auffahrens beim plötzlichen Bremsen des Vordermannes.

Empfehlenswert ist ein Nylon- oder Perlonseil, weil es wegen seiner Elastizität dämpfend und weitgehend ruckfrei wirkt. Ein rotes Tuch in der Mitte des Seils ist unbedingt anzubringen.

Beim geschleppten Wagen muß die Zündung eingeschaltet bleiben, bei beiden Fahrzeugen unbedingt die Warnblinkanlage. Übrigens: Treibstoffmangel gilt nicht als Betriebsunfähigkeit. In diesem Falle ist Abschleppen verboten. K.P.T.

Auch hinten Anschnallpflicht

Nicht angegurtete Passagiere auf dem Rücksitz eines Personenkraftwagens bekommen bei einem Unfall unter Umständen zwanzig bis dreißig Prozent ihres Personenschadens nicht ersetzt. Darauf hat der Verband der Autoversicherer hingewiesen. Die Gurtanlegequote auf den Rücksitzen betrage derzeit im Schnitt weniger als zwanzig Prozent. Auf ein Bußgeld für das Nichtbefolgen der seit dem 1. August 1984 wirksamen Pflicht zum Angurten auch auf den Rücksitzen werde bislang zwar noch verzichtet.

Nicht angegurtete Fondpassagiere müßten jedoch bei einem Unfall damit rechnen, daß ihnen durch die Rechtsprechung ein Mitverschulden an den erlittenen Unfallfolgen angelastet werde. Schon bei einer Aufprallgeschwindigkeit von vierzig Kilometern in der Stunde hätten sie kaum Chancen, ohne schwere Verletzungen davonzukommen. Rund die Hälfte der etwa siebenhundert Rücksitzpassagiere, die jedes Jahr tödlich verunglücken, könnten überleben und etwa 5.000 der 8.000 Schwerverletzten mit leichteren Verletzungen davonkommen, wenn auch im Autofond Sicherheitsgurte angelegt würden.

„KLICK" ist sicherer als Glück!

Lesen bringt weiter . . .

Für die beiden Ausleihstellen unserer Werkbücherei (am Hauptportal und am Portal 20) wurden in der letzten Zeit wieder zahlreiche Bände neu angeschafft, darunter viele Sach-und Fachbücher, so die oben abgebildeten Bücher oder andere zu den Themen Fotografieren, Computer-Grundwissen, Logik der Programmierung, um nur einige aus der großen Auswahl von Neuanschaffungen zu nennen. Machen Sie doch einmal einen Besuch in der Werkbücherei.

Unter 40.000 Bänden aus den verschiedensten Sachgebieten, darunter ein breitgefächertes Angebot an Unterhaltungslektüre, Kinder- und Jugendbüchern, kann man auswählen. Die Leihfrist beträgt vier Wochen; sie kann aber verlängert werden. Zu den gleichen Bedingungen können übrigens auch alle Opel-Filme – auch auf Video-Cassette – in der Werkbücherei entliehen werden. Und noch etwas: die Ausleihe ist selbstverständlich kostenlos.

(Weitere Informationen unter Telefon 4814 und 4947.)

Wir gedenken

Werk Rüsselsheim

Johann Neubauer, PEK
geb. 18. 4. 23 gest. 6. 11. 84

Helmut Kröhl, Preßwerk K 40
geb. 26. 4. 40 gest. 27. 11. 84

Johann Pospisil, Preßwerkzeugbau
geb. 26. 3. 31 gest. 28. 11. 84

Franz Kurt Lind, Schäumerei u. D. Ftg.
geb. 8. 6. 35 gest. 1. 12. 84

Gerhard Wiemer, Schäumerei u. D. Ftg.
geb. 30. 5. 27 gest. 8. 12. 84

Halit Ersöz, Getr. Motorteile
geb. 1935 gest. 13. 12. 84

Karl Knöll, Instandh. Chassis II
geb. 11. 7. 23 16. 12. 84

Hermann Menger, Werksanlagen
geb. 13. 8. 41 gest. 15. 12. 84

Edeltraud Raab, Preßwerk K 67
geb. 7. 4. 29 gest. 22. 12.84

Hans Nold, Kar.-Fertigmontage I
geb. 19. 1. 31 gest. 24. 12. 84

Heinrich Barthold, Betriebsschlosserei geb. 10. 3. 28 gest. 3. 1. 85

Ismail Simsir, Dieselmontage u. Schaumt.
geb. 1938 gest. 5. 1. 85

Werner Ritter, Beschädigteneinsatz
geb. 10. 6. 29 gest. 7. 1. 85

Horst Kirchberger, Fahrzeugdisposition
geb. 18. 4. 36 gest. 12. 1. 85

Ludwig Heeger, Schw.Masch.u.Vorr.Bau
geb. 4. 2. 25 gest. 13. 1. 85

Martin Eider, Kar. Lackiererei
geb. 1. 7. 31 gest. 19. 1. 85

Werk Bochum

Klaus Peter Ronge, Preßwerk
geb. 6. 10. 39 gest. 6. 11. 84

Alfred Michels, PVK
geb. 9. 11. 35 gest. 7. 12. 84

Heinz Herber, Qual. Kontr. u. Inspektion
geb. 19. 4. 26 gest. 11. 12. 84

Klaus D. Möser, Kar. Rohbau
geb. 23. 11. 58 gest. 23. 12. 84

Peter H. Schweda, PVK
geb. 27. 8. 50 gest. 28. 12. 84

Werk Kaiserslautern

Günter Scholtis, Inspektion
geb. 9. 4. 40 gest. 13. 11. 84

Alex Göttel, Planung u. Instandh.
geb. 8. 4. 31 gest. 16. 11. 84

Hermann Ultes, Planung u. Instandh.
geb. 19. 2. 37 gest. 27. 11. 84

Team-Niedersachsen

PERSONALMELDUNGEN

Unsere Jubilare

40

Walter Weber
Verkaufszone Mainz
16. 1. 1985

Karl Bachmann
PEK-Fahr-u.T.W.Kon
24. 1. 1985

Kurt Rösler
Wagenendmontage
28. 1. 1985

Ernst Ludwig Härtel
Zentralwerkstätten I
29. 1. 1985

Kurt Steppkes
Zentralwerkstätten I
29. 1. 1985

Walter Döring
PEK-Dauerversuche
5. 2. 1985

Willi Kaul
PA-Lohn.
10. 2. 1985

Adam Engel
BME-Eink.Ber.900
14. 2. 1985

Peter Bender
Ordnungsdienst
18. 2. 1985

25

Rüsselsheim

1. 1. 1985
Christine Heine
MPK-Transp.Wesen
Günther Paulokat
WA-Energieversorg.
Hans Reuber
PEK Kar.Tür./Beschl.
Wilhelm Schick
MPK-Syst.u.Tech.Inf.
Helmuth Schimpf
Verkaufsltg. Inland
Erich Schreiber
PEK-Fahr-u.T.W.Kon.
Horst Stephan
Gehaltsbuchhaltung
Ernst Wittiger
PEK Pers. u. Budget

2. 1. 1985
Georg Peters
Zentralwerkst. I

4. 1. 1985
Karl Beck
Instandh. Preßwerk
Bernhard Biechele
Lackiererei
Hermann Breitwieser
Lackiererei
Alfred Eder
Teilelager
Heinrich L. Escher
Kar.-Fertigmontage I
Manfred Faulhaber
Ftgbearb.v.Kar.Zsb.T.
Klaus Feldmann
Instandh.-Chassis II
Rudolf Flauaus
Instandh.-Chassis II
H.-J. Gemünden
PEK-Einsatzpl.
Günter Germann
PEK-Versuchsgr.
Kurt Herrmann
Instandh. Lackiererei
Adolf Hofmann
Kar.-Gerippebau
Winfried Koser
Anl.u.Fördert. K 115
Günter Kraus
Zentralwerkst. I
Günther Lang
Beschädigteneinsatz
Franz Luft
Lackiererei
Karl Heinrich Merz
Kar. Rohmontage
Norbert Müller
Instandh.Kaross.Bau
Max Nauheimer
Instandh.Kaross.Bau
Siegfried Nendza
Lackiererei
Norbert Nungesser
Instandh.Lackiererei
Karl-Heinz Oeth
Zentralwerkst. I
Franz Ollick
Marketing
Laurenz Opper
Zentralwerkst. II
Marianne Poller
PEK Stückl.u.Freig.
Arthur Posch
Zentralwerkst. I
Irmgard Radczuk
Polsterei
Marianne Reinig
Getriebe-Vorbereit.
Hans Rösch
Ordnungsdienst
Johann Rose
Zentralwerkst. I
Rudolf Schäfer
Instandh.Preßwerk
Harry Schiller
Instandh.Schmiede
Karl Schliepe
Wagenendmontage
Heinz Schmitt
Preßwerk K-40
Franz Scholz
Lackiererei
Aurelia Skotnica
Beschädigteneinsatz
Norbert Wehling
Instandh.Chassis II
Walter Wilhem
MPK-Transportabt.
Helmut Zang
Schmiede

5. 1. 1985
Rudolf Klein
Ordnungsdienst
Peter Schilling
Zentralwerkst. II

6. 1. 1985
Karl-Heinz Dubschik
PEK-Fahrz.Klimat.
Rüdiger Klos
Zentralwerkst.II

7. 1. 1985
Willi Dornbusch
Preßwerk K-40
Johann Neuhäusler
Beschädigteneinsatz

11. 1. 1985
Kurt Ackermann
PV-Preßwerk
Richard Breid
Lackiererei
Günther Brunzlow
Teilelager
Werner Fauth
Instandh.Preßwerk
Fern. Gil-Delgado
Zentralwerkst. I
Alfred Gutmann
Lackiererei
Ludwig Held
Achsenfertigung
Gerhard Janikowski
Beschädigteneinsatz
Günter Jost
Zentralwerkst. I
Hans Koch
PV-Preßwerk
Adolf Kuczikiewicz
PVP-Konstr.Werkz.
Franz Nittmann
Wagenendmontage
Karl Nonnenmacher
Werkschutz
Albert Schleidt
Zentralwerkst. II
Florian Schmieder
Zentralwerkst. I
Willi Schneider
Motorenbau
Kurt Schrauth
MPK-Transportabt.
Anton Schwarz
Wagenendmontage
Dieter Wieland
Europ.Operations DV

13. 1. 1985
Dieter Hornig
MPK-Mat.Eing.

15. 1. 1985
Hans-Josef Hauck
Instandh.Chassis II

18. 1. 1985
Hans Bäder
Instanth.Kar.Bau
Ulrich Beeke
MPK-Materialabt.
Heinrich Fehren
Inspektion Schmiede
Heinz Hefter
PEK-Dauerversuche
Erwin Hopp
Energieversorgung
Otto Albert Katluhn
Instandh.Lackiererei
Waltraud Kaul
Werksverpflegung
Paul Klein
Schmiede
Dietmar Mann
Betriebsrat
Oswald Nebel
Instandh.Kar Bau
Winfried Nußbeutel
Instandh.Lackiererei
Manfred Plöse
Zentralpl.Verwaltung
Hans Podzimski
Marketing-Werbung
Josef Rak
Prozeßabteilung
Klaus Schliebe
Prozeßabteilung
Richard Stark
Instandh.Chassis II

19. 1. 1985
Gottfried Osterwinter
Kaross.-Gerippebau

21. 1. 1985
Hans Wagner
Härterei

25. 1. 1985
Horst Brückner
Kar. Fertigmontage
Walter Brückner
Diesel-Einzelteile
Roland Buttgereit
MPK-Materialabt.
Nikolaus Dech
Kar.-Gerippebau
Johann Hampl
Kar.Fertigmontage I
Gerd Helbig
PV-Preßwerk
Johann Helmus
Instandh.Chassis II
Michael Kittl
Zentralwerkst. I
Hedwig Kollinger
Werksverpflegung
Georg Korn
Instandh.Preßwerk
Peter Kraft
Motorenbau
Karl J. Leiendecker
Kar.Fertigmontage I
Klaus Löbig
Lackiererei
Willi Rink
Insp. Preßwerk
Heinz Schaffner
Zentralwerkst. II
Anna Semsch
Polsterei
Hubert Stallmann
Beschädigteneins.
Karl-Heinz Stephan
MPK-Materialabt.
Franz Tunkel
Instandh. Preßwerk
Adolf Weyrich
Wagenendmontage
Günther Winkler
PEK-Eins.Pl.
Rudi Winterhalter
Insp. Vergaser

26. 1. 1985
Adam Freisinger
Kar.Fertigmontage I
Anton Schaller
Instandh.Chassis II

27. 1. 1985
Norbert Haberberger
Werksbahn

1. 2. 1985
Erwin Wern. Amborn
Instandh.-Prozeßw.
Reinhard Dietewich
MPK-Transportabt.
Helmut Felbinger
Wagenendmontage
Rudolf Hampel
Exportabw.Übersee
Karl Heinz Jooß
Motorenbau
Georg Kemmler
Werkz.u.Betr.Mittel
Günter Georg Klein
Kdd.Werkstatt
Peter Kloster
Zentralwerkst. I
Hans Lill
Zentralwerkst. II
Manfred Pfündner
Zentralwerkst. II
Friedrich Pohle
Gehaltsbuchhaltung
Heinrich Reif
Lackiererei
Helmut Schrimpf
PEK – Versuchsbau
Dieter Sell
Härterei
Erich Wagner
Kar.Rohmontage
Arnold Wollmann
Lackiererei
Arnold Zandstra
Wagenendmontage

3. 2. 1985
Adolf Bubach
Wagenendmontage
Walter Deckenbach
Teilelager

8. 2. 1985
Kurt Amend
Instandh. Preßwerk
Manfred Bautz
Wagenendmontage
Karl Beuerle
PEK – Karosserie
Herbert Phil. Daniel
Inst.Masch.u.Einr.
Manfred Gebhardt
Zentralwerkst. II
Günther Heeb
Wagenendmontage
Helmut Kilz
Lackiererei
Peter Michl
Chassis-Teile
Ernst Rußler
PEK-Kar.Kom.Entw.
Walter Sans
MPK-Transportabt.
Willi Schmitt
Beschädigteneinsatz
Dieter Schöffel
Instandh. Preßwerk
Otto Schumacher
Zentralwerkst. I
Horst Theobald
PEK-Versuchsbau
Friedrich Walter
Werkz.u.Betr.Mittel

9. 2. 1985
Engelbert Neger
MPK-Materialabt.
Helmut Schmitt
Inst. Prozeßwartung
Rudolf Stern
MPK-Transportabt.

15. 2. 1985
Heinrich Baumhoff
Kar.Fertigmontage
Georg Wilh. Becker
Lackiererei
Horst Hammel
Wagenendmontage
Walter Kilian
Lackiererei
Kurt Plaha
Instandh.-Schmiede
Anna Reining
Kar.Fertigmontage
Ernst Runkel
Lackiererei
Elsbeth Sandner
Werksverpflegung
Sofie Schalle
Hinterachsenmont.
Karlheinz Welter
Schmiede
Hans Will
PVP-Werkzeugplan.

16. 2. 1985
Helmut Ebling
Inst. Preßwerk G-22
Winfried Hoyer
Werkz.u.Betr.Mittel

17. 2. 1985
Alois Jansky
Inspektion
Erich Peukert
Zentralwerkst. I

22. 2. 1985
Peter Baumgärtner
Zentralwerkstätten II
Hans-Günter Böhm
Motorenbau
Harry Hentschel
Inspektion
Johannes Hilgert
Hinterachsenmont.

24. 2. 1985
Kurt Günther
Beschädigteneinsatz

25. 2. 1985
Reinhard Gerhardt
Zentr.Berufsausbild.

28. 2. 1985
Josef Habermann
Chassis-Teile
Reinhold Joch
Kar.Fertigmontage
Harald Kolb
Preßwerk
Hans Närrlich
Werkz.u.Betr.Mittel
Gerhard Schneider
Inspektion
Lutz Zarske
Auftr.Abw. Inland

Bochum

10. 1. 1985
Werner Vinken
Werkschutz
12. 1. 1985
Karl Dudda
Werkzeugbau
1. 2. 1985
Robert Eisenmann
Verkehrsabteilung
Franz Welki
Lackiererei
10. 2. 1985
Rudolf Sindermann
Energieabteilung
27. 2. 1985
Erich Toschka
Preßwerk

Berlin

3. 2. 1985
Viola Daniel

OPEL POST
37. Jahrgang
Januar/Februar 1985

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.

BKK-NOTIZEN

Satzungsänderung ab 1. 1. 85

Die Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse hat in ihrer Sitzung am 30. November 1984 die folgende Satzungsänderung beschlossen:

Beiträge

Der Beitrag wird in Hundertsteln des Grundlohns festgesetzt. Er beträgt allgemein 11,0 v. H. (seither 10,5 v. H.). Er wird erhöht für Versicherte, die bei Arbeitsunfähigkeit keinen Anspruch auf Fortzahlung ihres Arbeitsentgeltes für mindestens 6 Wochen haben, auf 12,8 v. H. (seither 12,5 v. H.).

Er wird ermäßigt für Versicherte, denen nach § 494 RVO Krankengeld nicht gewährt wird, auf 10,0 v. H. (seither 9,4 v. H.), für freiwillig Versicherte, deren Anspruch auf Leistungen nach § 313 Abs. 5 RVO ruht, auf 4,8 v. H. (seither 4,5 v. H.), für freiwillig Versicherte, die nach § 12 Abs. III eingeschränkte Kassenleistungen erhalten, auf 10,0 v. H. (seither 9,4 v. H.), für Weiterversicherte, solange ihre Leistungsansprüche gegen die Betriebskrankenkasse wegen Auslandsaufenthalts ruhen, auf 4,8 v. H. (seither 4,5 v. H.).

Für als Rentenantragssteller Versicherte beträgt, wenn nicht der allgemeine oder der erhöhte Beitragssatz anzuwenden ist, der Beitragssatz 10,0 v. H. (seither 9,4 v. H.).

Für freiwillig Versicherte, die Arbeitsengelt und eine Rente der gesetzlichen Rentenversicherung beziehen, gilt als Beitragssatz für die Berechnung der Beiträge aus der Rente der gesetzlichen Rentenversicherung der Vomhundertsatz, der für die Bemessung des Beitragszuschusses des Rentenversicherungsträgers maßgebend ist.

Die neuen Beitragssätze gelten ab 1. Januar 1985. Die jetzt vorgenommene Beitragserhöhung wurde durch die überdurchschnittlichen Ausgabensteigerungen in der gesetzlichen Krankenversicherung und die Auswirkungen des Arbeitskampfes in der Metallindustrie erforderlich.

Vertreterversammlung, Vorstand und Geschäftsführung der Betriebskrankenkasse der Adam Opel Aktiengesellschaft legen großen Wert auf die Feststellung, daß die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Betriebskrankenkasse zum Wohle ihrer Versicherten keine andere Entscheidung zuließ.

Leistungen

Nachdem in allen Bundesländern des Kassenbereiches (Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz) Rahmenverträge zwischen den Landesverbänden der gesetzlichen Krankenkassen und den Kassenärztlichen Vereinigungen über die Durchführung von Schutzimpfungen abgeschlossen worden sind, wurde die Satzung dahingehend geändert, als die seitherige Zuschußgewährung zu den Kosten für Grippeschutzimpfungen und öffentlich empfohlene Schutzimpfungen durch eine volle Kostenübernahme im Rahmen der kassenärztlichen Versorgung über Behandlungsschein ersetzt wird. Die Änderung ist rückwirkend zum 1. Oktober 1984 in Kraft getreten.

Das Bundesversicherungsamt in Berlin hat mit Bescheid vom 13. 12. 1984 die Satzungsänderung genehmigt.

BKK

Vorruhestandsregelung

Nach langen Verhandlungen haben sich Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat auf der Basis des Vorruhestands-Tarifvertrages über den Inhalt einer Betriebsvereinbarung für eine Vorruhestandsregelung der Adam Opel AG geeinigt. Danach können jährlich bis zu 2 Prozent der Mitarbeiter eines Werkes bzw. der Zweigniederlassung Berlin, die in diesem Jahr 58 Jahre oder älter oder aber das 58. Lebensjahr bis zum 31. 12. 1985 vollenden werden, einen Vorruhestandsvertrag mit dem Unternehmen schließen.

Einzelheiten über den berechtigten Personenkreis, das Verfahren (Anfrage, Beratung und Antragsstellung), die Übernahme, zusätzliche Leistungen und die betriebliche Altersversorgung sind seit Mitte Januar an allen Anschlagtafeln aufzufinden bzw. durch Rundschreiben bekanntgegeben worden.

Auto-Notizen

Als Mitfahrer in Personenwagen verunglückten 1983 157 Kinder tödlich. Hauptursache waren mangelnde Sicherheitsvorkehrungen. Dabei gibt es, und darauf weist der Deutsche Verkehrssicherheitsrat ein weiteres Mal hin, für jede Altersgruppe bis 15 Jahre geeignete Rückhaltevorrichtungen: für Babies zum Beispiel „Sicherheitsschalen", die auf der Rückbank festgezurrt werden, für ältere Kinder Schalensitze, eventuell mit Vorschnalltisch und Unterlegkissen. Auf der Rückbank ungesichert spielende Kinder können sich schon beim scharfen Bremsen verletzen.

Von je vier Autos, die seit Oktober vergangenen Jahres im Rahmen der „Beleuchtungswochen" beim ADAC zur Beleuchtungskontrolle vorfuhren, hatten drei Defekte an der Lichtanlage. Der häufigste Fehler: Einer oder beide Scheinwerfer waren zu niedrig eingestellt.

Opel-Team-Niedersachsen