

INSPEKTION UNSERER WAGEN

Nur noch einmal im Jahr

Alle neuen Opel-Modelle müssen jetzt nur noch einmal im Jahr (bisher alle 6 Monate) oder erst nach 15.000 Kilometern (bisher 10.000 Kilometer) zur Inspektion in die Werkstatt. Dieses neue Service-Programm, das das Unternehmen mit weltweiter Gültigkeit bei allen Neuzulassungen jetzt eingeführt hat, senkt nicht nur die Zahl der Inspektionen, sondern auch die Wartungskosten um 50 Prozent.

Gleichzeitig mit der Verlängerung der Wartungsintervalle ist es möglich, durch den Einsatz neuer, weiter verbesserter Materialien sowie durch die Erhöhung der Fertigungsqualität auch den Wartungsumfang drastisch zu reduzieren und den bisherigen turnusmäßigen Sicherheitstest in die Jahresinspektion zu integrieren. Mit diesem kundendienstfreundlichen Serviceprogramm stellt das Unternehmen die traditionelle Zuverlässigkeit seiner Automobile unter Beweis und entspricht den Wünschen der Autokäufer.

DIE OPEL-SPITZENFAHRER

Persönliches • Hobbies • Erfolge

Über die verschiedenen Rallye-Läufe berichtet die OPEL POST regelmäßig. In diesem Zusammenhang wird aus dem Leserkreis häufig nach den Fahrern gefragt. Wir haben darüber zwar schon früher berichtet, wiederholen die Personalien der Spitzenteams, ihre Erfolge und ihre Hobbies jedoch gerne einmal wieder, diesmal allerdings in Kurzform.

Röhl/Geistdörfer

Beginnen wir mit unserem As Walter Röhl, der am 7. März 1947 in Regensburg geboren wurde. Er absolvierte eine Ausbildung als Verwaltungskaufmann. Röhl ist verheiratet, hat aber keine Kinder. Rallye-Sport betreibt er seit 1968, Rallye-Profi ist er seit 1973. Seine Hobbies sind Skifahren und Motorrad-Geländesport. 1974 wurde er Rallye-Europameister und später, 1980, Rallye-Weltmeister. Der Gewinner des großen ONS-Pokals ist Inhaber des Silbernen Lorbeerblattes der Bundesrepublik Deutschland.

Sein Co-Pilot, Christian Geistdörfer, wurde am 1. Februar 1953 in München geboren, hat eine Ausbildung als Bankkaufmann und ist ledig. Zu seinen Hobbies zählen Skifahren und Surfen. Aktiv im Rallye-Sport ist er seit 1974, Rallye-Profi seit 1978. Im Jahre 1980 errang er mit Walter Röhl die Rallye-Weltmeisterschaft und ist ebenfalls Inhaber des Silbernen Lorbeerblattes der Bundesrepublik Deutschland sowie Ge-

winner des Pokals „Golden Halda“, inoffizieller Weltmeisterschaftspokal für Beifahrer.

Kleint/Wanger

Das zweite Spitzenteam, Kleint/Wanger, konnte ebenfalls schon viele Erfolge verbuchen. Klaus Joachim („Jochi“) Kleint wurde am 24. Januar 1948 in Hamburg geboren und hat eine Ausbildung als Automobilkaufmann. Er ist ledig und betreibt Rallye-Sport seit 1966. Rallye-Profi ist er seit 1974. Seine Hobbies sind Radsport, Tennis und Segeln — wenn Zeit dazu bleibt. Manche begehrte Trophäe hat er errungen, 1979 wurde er sogar Rallye-Europameister.

Sein Co-Pilot Gunter Wanger, am 24. Januar 1954 in Ludwigshafen geboren, hat am gleichen Tag Geburtstag wie Joachim Kleint. Auch er ist ledig und absolvierte ein Maschinenbaustudium an der TH Darmstadt. Aktiv tätig im Rallye-Sport ist er seit 1974. Mit „Jochi“ Kleint errang er 1979 die Rallye-Europameisterschaft. Neben den Rallyes ist sein liebtes Hobby Motorrad-Geländesport.

Unsere Spitzenfahrer, aber auch den vielen anderen Rallye-Sportlern beziehungsweise Rallye-Freunden auf einem Opel wünschen wir in der auslaufenden Saison '82 noch viele Erfolge. (Siehe zu diesem Thema auch den Beitrag „Rallye-Schule“ auf Seite 5 dieser Ausgabe.)



Die Opel-Spitzenfahrer: Von links Christian Geistdörfer, Walter Röhl, Joachim Kleint und Gunter Wanger. (Zu unserem Bericht.)



Auf der Fahrt vom Urlaub nach Hause: Rast am Gardasee. Inzwischen sind alle Werksurlauber wieder in heimatlichen Gefilden — die Rüsselsheimer kamen Ende Juli zurück, die aus Bochum und Kaiserslautern Mitte August, hoffentlich gut erholt, was ja Sinn des Urlaubs ist. Jetzt laufen Bänder und Maschinen wieder, sind Büros und Konstruktionssäle aus ihrem Urlaubsschlaf erwacht, kurz: die Arbeit hat uns wieder. Erst in einem Jahr kann wieder drei Wochen lang abgeschaltet, gefaulenzt oder auf große Fahrt gegangen werden, wenn man von der kurzen Werksruhe zu Weihnachten und Silvester absieht.



Kein Fotografentrick

Käme so ein „doppeltgelenkter“ Wagen im Normalverkehr in eine Polizeikontrolle, müßte der überraschte Beamte erst einmal die Frage nach dem wirklichen Fahrer stellen. Denn hier zwei Männer hinter zwei Volants. Aber natürlich können solche Fahrten im Normalverkehr nicht vorgenommen werden — es ist jedoch auch kein fototechnischer Trick unseres Fotografen. Nein, bei dieser Fahrzeugkonstruktion handelt es sich um ein Versuchsfahrzeug aus der Werkstatt der PEK, das von zwei Fahrern, hier den Mitarbeitern Wolfgang Molitor und (verdeckt dahinter) Günther Borse, zu gleicher Zeit gesteuert werden kann.

Dieser Wagen hat für die Ingenieure der PEK eine wichtige technische Bedeutung: Im Rahmen von Grundsatzzuntersuchungen über den Einfluß von verschiedenartigen Lenkungssystemen auf das Fahrverhalten von Frontantriebsfahrzeugen entstand die Idee, ein Fahrzeug mit gleichzeitig zwei kompletten Lenkungssystemen aufzubauen, welche alternativ durch einen Einbau der Spurstangen abgeschlossen werden können. Dies hat den großen Vorteil, daß ohne größere Umbauten sämtliche Versuchsrandbedingungen konstant gehalten werden können.

W.M.

FÜR BOCHUM 1,25 MILLIARDEN

Investitionen sichern die Zukunft des Unternehmens

Investitionen sichern die Zukunft, stärken die Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens und erhalten damit die Arbeitsplätze der Mitarbeiter. Deshalb verwirklichte die Firma ja auch Zug um Zug ihr umfangreiches Investitionsprogramm in Höhe von sechs Milliarden DM für den Zeitraum von 1977 bis 1982. Bis einschließlich 1981 wurden bereits etwa 80 Prozent dieses Programms realisiert. Im vergangenen Jahr entfielen allein auf die Lackiererei im Werk Rüsselsheim rund 500 Millionen Mark.

Diese Beträge sind Ausdruck für Zuversicht und Vertrauen des Unternehmens in die Zukunft des Automobils. Ziel ist es, verbrauchsgünstige und marktgerechte Automobile anzubieten, damit Opel sich auch in späterer Zeit dem immer härter werdenden Wettbewerb stellen und seinen Marktanteil halten beziehungsweise erweitern kann.

Das Unternehmen ist fest entschlossen, die technische Entwicklung seiner Fahrzeuge mit aller Energie weiter zu betreiben und durch entsprechende Investitionen in der Fertigung die Produktionskosten auf einem wettbewerbsfähigen Niveau zu halten. Ein Teil des Vorsprungs der japanischen Automobilindustrie beruht ja darauf, daß die Fertigungsanlagen erst in jüngster Zeit aufgebaut wurden und damit weitgehend neuester Technologie entsprechen. Die Firma ist sich dessen bewußt und hat die entsprechenden Konsequenzen gezogen.

Eine davon ist die kürzlich getroffene Entscheidung der Geschäftsleitung, für die weitere Modernisierung unseres Bochumer Werkes 1,25 Milliarden Mark zu investieren. Dieses neue Investitionsprogramm sieht neben direkt produktionsbezogenen Ausgaben die Modernisierung von Anlagen vor, den verstärkten Einsatz von automatischen Werkzeugen und die Vorbereitung neuer Fertigungstechniken für die in Bochum gebauten Fahrzeuge. Ein Teil des Investitionsprogramms dient außerdem der Modernisierung und den verbesserten Arbeitsbedingungen in der Lackiererei, wo das Kataphorese-Lackierverfahren eingeführt werden soll.

G.

3 x der neue Corsa

Auf dem PEK-Prüfstand

Die Entfernung Erde-Mond ist für den Corsa schon lange eine bekannte Größe, obwohl der in unserem Rüsselsheimer Werk entwickelte Kompaktwagen erst in nächster Zeit der Öffentlichkeit vorgestellt wird. Denn seit über zwei Jahren müssen sich der Corsa und seine Aggregate in harten Sicherheitstests bewähren. Keine Straße ist für unsere Sicherheitsingenieure dafür schlecht genug. Daß unser „Neuer“ trotz dieser umfangreichen Härte-tests nur selten vor die Fotolinsen der Erlkönigjäger fuhr, liegt an unserem sogenannten multiaxialen Prüfstand, der jede gewünschte Probestrecke speichern kann und dessen elektronisch gesteuerte Mechanik einzelne Fahrwerksteile dann genauso hart und er-

auf der multiaxialen Prüfanlage sind Straßentestfahrten, bei denen Sensoren die Belastungs- und Zeitdaten des Fahrwerks ermitteln und auf Magnetband speichern. Große Schlaglöcher und kleinste Unebenheiten werden ebenso registriert wie Seitenkräfte oder Belastungen der Federn und Stoßdämpfer. In einem komplizierten Rechenverfahren erfolgt anschließend in der Steuerzentrale des Prüfstandes die Aufbereitung der Meßdaten für die wirklichkeitsgetreue Wiedergabe der Teststrecke und deren Umwandlung in Steuersignale für die Bewegung der zehn Hydraulikzylinder, die Fahrwerk und Aufhängung dann mit gezielten Stößen quälen.

Im Pilotwerk...

Mehr als 30.000 Menschen besuchen Jahr für Jahr unser Rüsselsheimer Werk, um unter sachkundiger Führung die Entstehung eines Automobils vor Ort mitzerleben. In eine der Montagestätten indes dürfen die Werksführer ihre Gäste nicht bringen – ins „Pilotwerk“. Es ist genauso von einer „Bannmeile“ der Geheimhaltung umgeben wie die Design-Studios oder die Konstruktionsbüros. Bis zum Serienanlauf eines neuen Modells im eigentlichen Montagewerk werden in diesem Pilotwerk unter Ausschluß der Öffentlichkeit rund hundert Fahrzeuge vorab



fertiggestellt. Seit längerer Zeit in der Testproduktion der neue Corsa (Bild).

Während der Pilotproduktion werden – je nach Modell – bis zu 2.000 Mitarbeiter geschult. Es lernen Obermeister und Meister, aber auch die „Stamm-Mannschaften“ der späteren Produktionsbereiche. Sie geben das Gelernte dort an die Kollegen weiter, die später mit ihnen zusammenarbeiten. Wenn der Corsa bei seinem Start in die europäischen Märkte den gleichen Verarbeitungsstandard wie die übrigen Opel-Modelle aufweist, dann wird dies ein wesentlicher Verdienst des Rüsselsheimer Pilotwerkes sein.

...und auf dem Opel-Prüffeld

Kürzlich machte ich auf dem Opel-Prüffeld Dudenhofen eine faszinierende Bekanntschaft: Herbert Oberhaus, in Rüsselsheim als Chef-Ingenieur unter Vorstandsmittglied Friedrich Lohr für Motor und Fahrgestell zuständig, führte mich an den neuen Mini. Ein Auto, kleiner als der Kadett, dessen Produktion in wenigen Wochen beginnt und der vom nächsten Frühjahr an auch in der Bundesrepublik verkauft wird. Oberhaus complimentierte mich mit einem Lächeln auf den Beifahrersitz: „Ich möchte Ihnen erst einmal zeigen, was er kann!“

Schnell wie ein Rennfahrer

Im Laufe meiner Berufsjahre mit dem Auto habe ich die Grenzbereiche von vielen Fahrzeugen kennengelernt. Früher, als Chefredakteur eines Automagazins, nahm ich an Vergleichstests der Redaktion teil, bei denen zügiger Umgang mit Lenkung, Schaltung, Gaspedal und Bremse unumgänglich war. Als Rennsport-Fan saß ich auf dem Nürburgring und anderen Strecken neben Piloten wie Jochen Mass und Harald Ertl. Solchermaßen abgehärtet, konnte mich nicht erschüttern, daß Oberhaus den Corsa auf dem Handling- und dem Hochgeschwindigkeits-Kurs des Prüffeldes schnell wie ein Rennfahrer bewegte.

Lebensrettende Reaktion

Aber als mein Pilot den neuen Opel-Frontriebler bei 150 km/h auf der

HALBZEIT '82

Deutlicher Aufwärtstrend

Mit 52.434 ins Ausland verkauften Fahrzeugen hat die Firma im Juni dieses Jahres die höchste monatliche Exportziffer in der Geschichte des Unternehmens erzielt. Im ersten Halbjahr 1982 exportierten wir insgesamt 280.625 Automobile, was einen Anstieg von 29,5 Prozent gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres entspricht. In drei der wichtigsten europäischen Märkte sind wir Marktführer: Opel ist das meistverkaufte Fabrikat in Belgien, Holland und der Schweiz.

Generaldirektor Ferdinand Beickler erklärte dazu, die Exporterfolge seien eine Bestätigung für den deut-

lichen Aufwärtstrend des Unternehmens. Auch im Inland habe Opel im ersten Halbjahr seinen Anteil an den Neuzulassungen auf 18,8 Prozent (im Vorjahreszeitraum 16,3 Prozent) gesteigert.

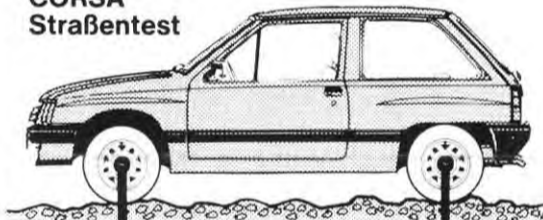
Nach amtlichen Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes hat die Firma in der Bundesrepublik im ersten Halbjahr 1982 mit 235.319 Fahrzeugen 8,6 Prozent mehr Automobile verkauft als in den ersten sechs Monaten des vergangenen Jahres. Die Zulassungen der gesamten Industrie waren in diesem Zeitraum um rund sechs Prozent gefallen.

Geraden plötzlich im rechten Winkel verriß – „Stellen wir uns vor, die Fahrbahn ist plötzlich blockiert!“, meinte er ganz beiläufig – als er dann nach der jähen Kurskorrektur einfach

Oberhaus wiederholte seine Schockbehandlung noch einige Male, er verriß das Steuer des Testwagens bei unterschiedlichsten Geschwindigkeiten mit brutaler Gewalt, aber wie immer er

OPEL CORSA Testfahrt im Prüflabor

CORSA Straßentest



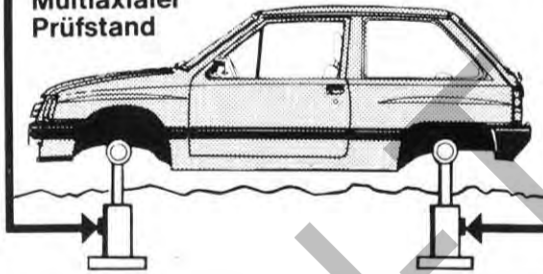
1.

Sensoren ermitteln die Fahrwerksbelastungen der unterschiedlichen Straßenoberflächen.

2.

Ein Digitalcomputer rechnet die Meßdaten in Steuersignale um.

Multiaxialer Prüfstand



3.

Hydraulikzylinder simulieren exakt die Fahrwerksbelastungen der im Computer gespeicherten Teststrecke.

barmungslos belastet wie eine Fahrt auf schlechter Wegstrecke.

Ungenauigkeiten ausgeschaltet

Der in unserem Unternehmen entwickelte Prüfstand kann natürlich nicht die umfangreichen Versuchsfahrten mit Prototyp-Fahrzeugen zwischen Nordkap und Gibraltar ersetzen, aber er vermittelt den Konstrukteuren wesentlich schneller und präziser realistische Ergebnisse über die Belastungsmöglichkeit und Haltbarkeit der für die Fahrsicherheit wichtigen Radaufhängungen, Lager, Federn und Stoßdämpfer des neuen Modells. Der Straßensimulator schaltet Ungenauigkeiten aus, wie sie durch Wetter, den veränderten Straßenzustand oder auch durch die unterschiedliche Kondition des Testfahrers entstehen können. Und er läuft rund um die Uhr, wenn es sein muß wochenlang, über Hunderttausende von Kilometern.

Ausgangspunkt für die Dauerprüfungen

Härteste Bedingungen

Die kürzeste Teststrecke im Programm des multiaxialen Prüfstandes ist ganze 300 Meter lang, aber sie ist die härteste. Hinter der nüchternen Bezeichnung „Programm 3“ verbirgt sich die Marterstrecke unseres Prüffeldes in Dudenhofen. Kein Testfahrer darf auf dieser Piste mehr als 15 Kilometer pro Tag fahren; er würde sonst gesundheitliche Schäden davontragen. Das Corsa-Fahrwerk jedoch muß dem Martyrium 4.000 lange Kilometer klaglos standhalten. Und der Prüfstand absolviert das Testpensum ohne Ruhepause, er wiederholt das Kurzprogramm in gnadenlosem Rhythmus, bis das Kilometerziel erreicht ist. Nur Radaufhängungen, die diese und ähnliche Sicherheitsprüfungen aushalten, erhalten die Freigabe für die Serienproduktion. Moderne Technologie und die Arbeit qualifizierter Ingenieure sorgen dafür, daß der Corsa wie alle anderen Produkte unseres Hauses mit dem Begriff Zuverlässigkeit verbunden bleibt.



Der in unserem Rüsselsheimer Werk entwickelte und zur Serienreife gebrachte kleine Kompaktwagen Corsa, der im September der Öffentlichkeit vorgestellt wird, absolviert eben seine letzten Testfahrten vor Produktionsbeginn. Um eine solche Fahrt auf dem Opel-Prüffeld geht es in unserem Artikel.

das Steuerrad losließ, und als das alles nicht mit einem Dreher oder einem Crash endete, sondern mit einer ganz weichen und unbeirraren Selbststabilisierung des mit fast unverminderter Geschwindigkeit vorwärtsschießenden Fahrzeugs, da ging mir auf, welche Belastungen ein modernes Fahrwerk verträgt, welche Situationen es verkraftet, welche Fahrfehler es verzeiht – und wie lebensrettend es reagieren kann.

auch den Corsa mißhandelte, der kleine Opel stabilisierte sich sofort nach der Tortur und nahm ohne Zutun des Fahrers unbeirrt wieder den ursprünglichen Kurs auf. Herbert Oberhaus brachte mir bei, „was der Kleine kann“. Und gleichzeitig lehrte er mich besser zu verstehen, warum Opels Ingenieure und die Straßensituation von Opel-Serienautos Respekt und ungewöhnliche Anerkennung gefunden haben. H.W.G.

PRODUKTINFORMATION

Änderungen • Sonderausstattungen

Nach den diesjährigen Werksferien sind einige Änderungen im Lieferangebot unserer Pkw-Modelle wirksam geworden. Es sind dies Ausstattungsänderungen bei den Kadett- und Ascona-Grundmodellen sowie Änderungen im Farbprogramm aller Modell-Linien. Darüber hinaus bietet die Firma Erweiterungen im Umfang von Sonderausstattungen sowie verschiedene neue, attraktive Sonderausstattungen bei den Kadett-, Ascona- und Manta-Modellen an. Gleichzeitig wurde eine Straffung der Kadett-Modellpalette vorgenommen, da der Trend auf dem deutschen Markt sich immer stärker zu den 3- und 5-türigen Modellen hinbewegt.

Auf dem rosa Werksanschlag des Verkaufs sind Einzelheiten zu finden, unter anderem auch über die neue CD-Ausstattung und den 1,8-l-E-Motor für den Ascona, das neue 5-Gang-Getriebe für Kadett-, Ascona- und Manta-Modelle, die neuen und die wegfallenden Außenlackierungen usw. (Auskünfte geben die Beratungsstellen für Neuwagenkäufe in den einzelnen Werken.)



PAUSENLEKTÜRE

Werkzeitung und Boulevardblatt

Mittagspause — für manchen Mitarbeiter Gelegenheit, einen Blick in die Zeitung zu werfen, sei es, wie hier, in die Werkzeitung oder in ein Boulevardblatt. Dabei erhebt sich gleich die Frage, ob Tageszeitungen mit Betriebsheften verglichen werden können. Die Antwort heißt natürlich nein, ob es sich nun um Inhalt, Aufmachung, Illustration oder um die Erscheinungsweise handelt. Die öffentlichen Presseerzeugnisse müssen aktuell sein, in der Welt draußen überstürzen sich meist die Ereignisse. Im Betrieb dagegen gehen die Uhren langsamer. So gesehen kann die Werkzeitung, von Ausnahmesituationen abgesehen, auch einen größeren Berichtszeitraum abdecken.

Sensationen und Skandale

Das Boulevardblatt indessen, um bei ihm zu bleiben, mit seinen spektakulären Schlagzeilen und den anreizenden Bildern lebt von der Aktualität, seien es politische oder sportliche Ereignisse, Kriminalfälle, Sensationen, Skandale, Enthüllungen — alles nicht zu vergleichen mit dem Inhalt der Werkzeitung, die ein ganz anderes Themenfeld abdeckt. Am Arbeitsplatz geht es sachlich, nüchtern, wenn auch nicht unbedingt langweilig zu. Auch im Unternehmen, mit seinen verschiedenen Ein-

richtungen einer kleinen Stadt vergleichbar, geschieht vieles, über das berichtet werden muß, beispielsweise die wirtschaftliche Lage, das Marktgeschehen, wichtige Organisationsänderungen und Personalmeldungen, neue Modelle, Anlagen und Einrichtungen oder die Einführung neuer Technologien.

Ein breites Themenband

Dazu kommt — speziell bei uns — das weite Gebiet der Kfz-Technik und Artikel rund um das Auto, weiter Beiträge allgemeinen Inhalts, etwa sozial-, wirtschafts- und gesellschaftspolitische Themen, Testberichte, der Rallyesport, Anregungen für die Freizeit oder interessante Hobbies der Mitarbeiter. Insgesamt ein breites Themenband, das die Werkzeitung umschließt und sie lesenswert macht — wenn man nur ein bißchen Interesse an der Welt des Betriebes hat, in der viele Menschen den größten Teil ihres wachen Lebens verbringen.

(Die Aufnahme, vor einiger Zeit in der Grünanlage vor der Personalabteilung gemacht, zeigt Ingrid Thalheimer und Manuel Bermudas aus dem Personal- und Sozialbereich Rüsselsheim.) M.

Vorerst keine „Jahreswagen-Börse“

Die Veranstaltung der „Jahreswagen-Börse“ für Werksangehörige, die zunächst in Bochum und dann in Rüsselsheim sehr erfolgreich angelaufen war, kann bis auf weiteres nicht stattfinden.

Grund ist das Inkrafttreten einer einstweiligen Verfügung gegen das Abhalten dieser Börse, die einige Händler des Kaiserslauterner Raumes am 4. Juni erwirkt hatten (siehe dazu auch OPEL POST 6/82, S. 2) und die am 29. Juli durch einen Beschluß des Landgerichts Kaiserslautern bestätigt wurde.

Über die eventuelle Wiederaufnahme der „Jahreswagen-Börse“ werden alle Werksangehörigen rechtzeitig informiert.

RALLYE BRASILIEN

Röhl wurde Zweiter

Pech hatte unser Spitzenteam bei der am 15. August zu Ende gegangenen Rallye Brasilien: 500 Meter vor dem Ziel verloren sie ein Vorderrad. So wurden Röhl/Geistdörfer, den sicheren Sieg vor Augen, zweite vor Michele Mouton. In der Gesamtwertung führen sie bei noch 4 ausstehenden Läufen mit 99 Punkten. (Siehe auch Seite 1.)

Organisationsänderung

Vor kurzem traten folgende wichtige Organisationsänderungen in Kraft: Dr. Klaus Kartzke, Direktor Beschaffungswesen, wurde zum Exekutivdirektor des Beschaffungswesens, Pkw Europa, ernannt. Sein Nachfolger als Direktor des Einkaufs wurde Dr. Horst Herke, bisher Treasurer. Er ist für den Fertigungsmaterial- und Betriebsmitteleinkauf verantwortlich. — Jakob

Achenbach, bisher Stellvertretender Comptroller, Preise und Projekte, wurde als Nachfolger von Dr. Herke zum Treasurer ernannt. — Thomas P. Schreitmueller, Direktor für Planung, hat neue Aufgaben innerhalb der General Motors Corporation übernommen. Donald G. Hedeon wurde als sein Nachfolger zum Direktor für Planung ernannt.

120 JAHRE OPEL

In der Chronik unseres Hauses geblättert

Es war am 23. August 1862, als Adam Opel, der älteste der Söhne des Schlossermeisters Philipp Wilhelm Opel, nach fünfjähriger Abwesenheit in seine Heimatstadt Rüsselsheim zurückkehrte, und zwar als einer der ersten Passagiere der neueröffneten Hessischen Ludwigsbahn, die um diese Zeit zum ersten Male zwischen Mainz und Frankfurt fahrplanmäßig verkehrte. In diesen Wanderjahren, die ihn nach Lüttich, London und hauptsächlich nach Paris führten, lernte er eine technische Neuheit kennen, die ihn faszinierte: die Nähmaschine. Nachdem er sich bei den bekannten Herstellern theoretisch und praktisch mit ihr vertraut gemacht hatte, wollte er dieser nützlichen Maschine auch in seiner Heimat zu einer möglichst großen Verbreitung verhelfen, ja, sie selbst bauen.

Für den Vater „Teufelszeug“

Nach der Heimkehr drängte er den Vater, Nähmaschinen herstellen zu dürfen, doch der war dagegen. Für ihn war jede Maschine, auch die Nähmaschine, „Teufelszeug“. Der Sohn gab jedoch nicht auf. Ein Onkel kam ihm zur Hilfe. Er bot dem jungen Mechaniker einen leeren Stall als Werkstatt an. So entstand die erste Opel-Nähmaschine nicht im elterlichen Haus, sondern im leeren Kuhstall des hilfreichen Onkels. Adam brauchte viele Wochen, um sie herzustellen. Kunde war ein Schneider in Flörsheim. Als er sie ihm mit dem Nachen bringen wollte, empfing ihn am jenseitigen Ufer des Mains ein Steinhagel. Die Schneidergesellen der Umgebung waren gegen die neuartige Maschine, fürchteten um ihre Arbeitsplätze. Adam Opel aber ließ sich nicht entmutigen; er machte weiter, baute zunächst in mühseliger Kleinarbeit Maschine um Maschine. Schon sechs Jahre danach — Anno 1868 — erregte ein neues Gebäude mit einer Dampfmaschine Aufsehen in Rüsselsheim und den umliegenden Gemeinden: die Nähmaschinenfabrik von Adam Opel.

Ab 1887 Fahrräder

Wieder Jahre später, Adam Opel hatte inzwischen geheiratet, gab er dem Drängen seiner herangewachsenen fünf

120, das ist zwar keine „runde“ Geburtstags- oder Jubiläumzahl, aber doch ein wichtiger Meilenstein am Rande des Weges, den das Unternehmen in zwölf Jahrzehnten zurückgelegt hat: Opel wird in diesen Tagen 120 Jahre alt, ein Datum, das zwar keinen Grund für Feierlichkeiten hergibt, aber doch Beachtung verdient. Blättern wir deshalb wieder einmal in der Chronik unseres Hauses.



Werksgründer Adam Opel
9. Mai 1837 — 8. September 1895

Söhne — Carl, Wilhelm, Heinrich, Fritz und Ludwig — nach: Opel baute Fahrräder, Hochräder zunächst. Es war 1887. Nach einigen Monaten hatte er allerdings genug von diesen nicht ganz ungefährlichen Ungetümen der Landstraße. Nach englischem Vorbild stellte er die Produktion auf das Niederrad um, das „Sicherheitsfahrrad“, wie er es nannte. Es wurde etwa von 1890 an mit den von Dunlop erfundenen Pneumatikreifen ausgerüstet und zum zweiten weltweiten Verkaufserfolg des Hauses Opel. Radfahren war damals populär. Die Söhne Adam Opels haben daran einen nicht unerheblichen Anteil. Als der Werksgründer 1895 starb, übernahmen seine Frau Sophie und die ältesten Söhne Carl und

Wilhelm die Leitung der Firma. Nähmaschinen, Fahrräder und eine ständig wachsende Fabrik, das war das Lebenswerk eines Mannes, der als Konstrukteur und Unternehmer viel dazu beigetragen hatte, daß beide Erfindungen „unter die Leute kamen“.

Opel baut Autos

1897 geriet die deutsche Fahrradindustrie — und mit ihr trotz ihrer Verkaufserfolge auch die Firma Opel — in eine ernste Absatzkrise. Die Konjunktur hatte Fahrradfabriken wie Pilze aus dem Boden schießen lassen. Die Brüder Carl und Wilhelm machten sich Sorgen, denn das Unternehmen beschäftigte damals schon mehr als 1.000 Menschen. Es mußte etwas geschehen. Und es geschah etwas: Zwei Jahre nach dem Tode Adam Opels fuhr mit donnerndem Krach ein seltsames Gefährt in den Fabrikhof. Zeichen einer neuen Zeit: Der Dessauer Mechaniker Lutzmann führte seinen Motorwagen vor, für Frau Sophie Opel „ein Haufen altes Blech“. Doch sie ließ sich umstimmen, die Argumente ihrer Söhne waren überzeugend. Man mußte an die Zukunft denken. Der Vertrag mit Lutzmann wurde perfekt. Eine neue Ära begann: Opel baute Autos. 1898 rollte der erste Opel-Patent-Motorwagen, System Lutzmann, mit eigener Kraft auf den Rüsselsheimer Fabrikhof ...

Unternehmerischer Weitblick

Soweit der Blick zurück auf die Anfänge vor 120 Jahren und die erste Zeit danach, aus Platzgründen allerdings nur in geraffter Form. Das Schicksal der Firma, deren Anfänge — wie wir sahen — sich in der Dunkelheit eines Stalles verlieren, und ihre späteren Erfolge bis zu ihrem heutigen Ruf als Weltunternehmen sind dem unternehmerischen Weitblick seines Gründers und seiner Nachfolger sowie dem Fleiß und der Zuverlässigkeit vieler Generationen von Opel-Mitarbeitern zu verdanken, nicht zuletzt auch dem Ideenreichtum seiner Ingenieure, der Qualität seiner Produkte und dem Vertrauen seiner Kunden. Am 120. Geburtstag sollte daran wieder einmal erinnert werden.



„Alarm“ im J Bau: Werkfeuerwehr und Krankenwagen sind sofort zur Stelle.

„ALARM“ IM WERK

Der Ernstfall wurde geprobt ...

Alarm im Werk Rüsselsheim: Bei Schweißarbeiten an einem Pkw im 4. Stock des Gebäudes J 1 ist brennbare Flüssigkeit in Brand geraten, es ent-

stand eine Verpuffung, Kunststoff- und Schaumteile der Innenausstattung haben Feuer gefangen. Kurze Zeit später sind Werkfeuerwehr und Werksärztlicher Dienst zur Stelle. Eile ist geboten, denn durch den starken Abbrand und die damit verbundene Rauchentwicklung ist der Fluchtweg zur östliche gelegenen Fluchttreppe gesperrt.

Erste Löschversuche

Zwar gab es schon vor Eintreffen der Werkfeuerwehr Löschversuche, trotzdem wurden vier Mitarbeiter verletzt, die von den Helfern des Werksärztlichen Dienstes versorgt und abtransportiert werden mußten. Zwei andere Mitarbeiter sind durch starke Rauch-

entwicklung in Büros im 5. Stock eingeschlossen, die Feuerwehrmänner können sie nur noch über die große Drehleiter (DL 30) erreichen. Über den Notausgang werden sie auf das Dach und von da aus über die Leiter in Sicherheit gebracht. Unterdessen gehen die Löscharbeiten weiter ...

Gute Zusammenarbeit

Damit kein falscher Eindruck entsteht: dieser Einsatzbericht stammt aus keiner Polizeimeldung, denn dieser „Brand“ war kein Ernstfall. Der Bericht schildert vielmehr den Ablauf einer Übung, die vor einiger Zeit gemeinsam von Werkfeuerwehr und Werksärztlichem Dienst im Werk Rüsselsheim abgehalten wurde. Geprüft wurde der Ernstfall, die Zusammenarbeit von Werkfeuerwehr und werksärztlichem Personal in einer angenommenen Alarmsituation, bei der es selbstverständlich keine Verletzten gab. Die Beteiligten konnten in dieser Übung ihr Können unter Beweis stellen. Besonders auf Schnelligkeit und Genauigkeit kommt es im Ernstfall an, jeder Handgriff muß sitzen, damit keine kostbare Zeit verlorengeht. Das war der Sinn dieser Übung, die mit guten Zensuren bedacht werden konnte. B.

„Kadett J“ - „Ascona J“

Ab sofort bietet die Firma zwei Modelle an, die in Ausstattung und Design etwas Besonderes und dennoch preisgünstig sind: „Kadett J“ und „Ascona J“. — Nachlässe gibt es für vor den Werksferien hergestellte Ascona-Wagen. (Mehr auf den Werksanschlägen.)



BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

BETRIEBSVERSAMMLUNG

Ministerbesuch

Professor Dr. Friedhelm Farthmann, Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales in Nordrhein-Westfalen, nahm auf Einladung des Bochumer Betriebsrates Mitte Juli an der Betriebsversammlung im Werk I teil. In seinem Referat behandelte er aktuelle soziale und gesellschaftspolitische Fragen. Insbesondere beschäftigte er sich mit der hohen Arbeitslosigkeit und wies auf die daraus resultierenden Probleme hin; er zeigte verschiedene Lösungsmöglichkeiten auf. So schlug er zum Beispiel vor, in der anstehenden Frage der Verkürzung der Arbeitszeit vorrangig mit der Verkürzung der Lebensarbeitszeit zu beginnen. Sie müßte allerdings so geregelt werden, daß für jeden älteren Arbeitnehmer, der aus

dem Arbeitsleben ausscheidet, ein jüngerer Arbeitnehmer eingestellt wird. Professor Dr. Farthmann erwähnte in diesem Zusammenhang, daß ein Arbeitsloser heute durchschnittliche Kosten von DM 25.000,- pro Jahr (Arbeitslosengeld plus Steuerausfall) verursache. Mit diesem Geld könne auch ein Rentner leben. Damit sei aber nur die Prioritätsfrage gelöst, mit der Verkürzung der Wochenarbeitszeit müßten sich dann die Tarifpartner auseinandersetzen.

Der Minister nahm im Verlauf der Versammlung zu den von Werksangehörigen eingebrachten Diskussionsbeiträgen Stellung. — Vor der Betriebsversammlung hatte er Gespräche mit dem Betriebsrat und der Werksleitung geführt. Außerdem besichtigte er bei einem kurzen Betriebsrundgang verschiedene Arbeitsplätze, insbesondere in der Lackiererei.



Betriebsversammlung Mitte Juli im Werk I mit Minister Prof. Dr. F. Farthmann. (Bericht links oben.)



Minister Prof. Dr. F. Farthmann (mit dem Rücken zur Kamera) beim Rundgang durch das Werk, hier mit dem Betriebsratsvorsitzenden G. Perschke, Werksleiter W. Pihan, dem Europa-Abgeordneten Dr. Rogalla und dem Leiter des Personal- und Sozialwesens, Dr. B. Prein.

LEHRGANG „STEUERUNGSTECHNIK“

Abschlußurkunden überreicht

Im Rahmen einer Feierstunde wurden 23 Lehrgangsteilnehmern, die einen zehnmonatigen Grundkurs in Pneumatik/Hydraulik/Digitaltechnik mit Erfolg absolviert hatten, die Abschlußurkunden überreicht.

Der mit öffentlichen Mitteln bezuschulte und von der IHK zu Bochum durchgeführte Lehrgang stand unter der Leitung der Berufsausbildung unseres Werkes. Von den 23 Teilnehmern, die diesen Lehrgang außerhalb ihrer Arbeitszeit und ohne Vergütung durchstanden, waren 17 Opel-Werksangehörige — von denen wiederum 10 ehemalige Auszubildende waren.

Neben dem jetzt abgeschlossenen Lehrgang laufen zur Zeit bei unserer Berufsausbildung drei weitere Lehrgänge über „Elektronik, Grundlehrgänge I und II“ sowie „Elektronik, Aufbaulehrgang (Digitale Steuerungstechnik)“.

Unser Bild zeigt die Abschlußfeier des Lehrgangs im Aufenthaltsraum der Ausbildungswerkstatt. Dr. H. Goos, der stellvertretende Hauptgeschäftsführer und Leiter des Ausbildungswesens der Industrie- und Handelskammer zu Bochum, hat dabei die Teilnehmerurkunden überreicht.



INVESTITIONEN

Erfreuliche Nachricht

1,25 Milliarden Mark sollen in den nächsten 5 Jahren in unserem Bochumer Werk investiert werden. Das ist ein Vorstandsbeschluss, der kürzlich auf einer Pressekonferenz in Bochum durch das Vorstandsmitglied H. W. Gäß mitgeteilt wurde.

Das Investitionsprogramm sieht eine Modernisierung der Produktionsanlagen vor. Die Lackiererei wird von diesem Programm besonders profitieren. Die Maßnahmen machen die Arbeitsplätze langfristig sicher und zeugen vom Vertrauen in die Zukunft des Automobilmarktes.

(Siehe hierzu auch den Bericht auf der Titelseite der OPEL POST.)

Zur Nachahmung empfohlen

Zusätzliches Urlaubsgeld erhielten die beiden Meister der Karosserie-Fertigmontage D. Philipzik und K.-H. Reimann sowie der in der Qualitätskontrolle beschäftigte Kolonnenführer P. Lueg vom Werksleiter der Bochumer Werke noch kurz vor den Werksferien. — Sie hatten Verbesserungsvorschläge eingereicht, für die die Höchstprämie ausgezahlt wurde. — Es zeigt sich auch

hier wieder, daß Nachdenken im Vorschlagswesen mehr Chancen bietet, sich zusätzliche Einnahmequellen zu erschließen, als der wöchentliche Lotteinsatz. Reduzierung der verschiedenen Armaturentafel-Ausführungen und Materialeinsparungen waren der Inhalt der Verbesserungsvorschläge. Zur Nachahmung empfohlen, denn gute Ideen machen sich bezahlt.



In wenigen Zeilen

Beim Fußballturnier der vereinsfreien Mannschaften im Rahmen der 6. Bürgerwoche im Stadtbezirk Bochum-Ost um den Wanderpokal der ADAM OPEL AG konnte die Mannschaft der Spanier unseres Wohnheimes Rüsselsheimer Weg 7 den 1. Platz belegen. Der Wanderpokal wurde im Clubraum des Wohnheimes ausgestellt.

Die Versammlungen der Schwerbehinderten finden am 2. September 1982 im Werk I und am 3. September im Werk II statt. Weitere Einzelheiten sind dem Werksanschlag zu entnehmen.

Für die Wahl des Vertrauensmannes der Schwerbehinderten wurden folgende Wahlvorstandsmitglieder bestellt: Karl-Heinz Limberg (Vorsitzender), Abteilung Werkzeugbau; Christa Gusinde, Teile und Zubehör; Günter Marschner, Polsterei.

Im Rahmen des neuen Investitionsprogramms wurde Ende Juli 1982 mit Fundamentarbeiten für die Erweiterung des Gebäudes D 4 (Nord) im Werk I begonnen.

Im Monat Oktober ist in unserem Werk wieder eine Blutspendeaktion vorgesehen, die der Blutspendedienst

des Deutschen Roten Kreuzes durchführt. Die Termine sind: Werk I: 4./5./6. Oktober 1982 im Angestellten Speisesaal D 4; Werk II: 18./19. Oktober 1982 im Angestellten Speisesaal L 2. Gependet werden kann in der Zeit von 9.00 — 18.00 Uhr.

An den Werkstoren liegen demnächst Meldekarten aus, die ausgefüllt beim Vorgesetzten abzugeben sind. Alle Blutspender werden benachrichtigt, zu welcher Zeit sie zum Spenden erscheinen sollen. Einzelheiten sind auch dem Werksanschlag zu entnehmen. Auskünfte bei der Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Tel. 2646.

Sportfest bei Regen und Sonne

Das gut vorbereitete Sportfest der Auszubildenden im Juli nahm einen guten Anfang. Dann setzte Regen ein, so daß nicht alle Disziplinen durchgeführt werden konnten. Die „Sportler“ ließen sich aber nicht entmutigen. Volleyball, Fußball und Tauziehen wurden durch-

gezogen. Am Nachmittag, als die Siegerehrung stattfand, schien dann wieder die Sonne. Rechts einige Schnappschüsse vom Fest, an dem annähernd 400 Auszubildende teilgenommen haben. Es war gut vorbereitet und hat allen viel Spaß gemacht.



KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

Montage und Prüfung der Familie II-Motore

Bei der Konzipierung des Motorenwerkes Kaiserslautern wurden die neuesten Gesichtspunkte einer humanen Arbeitsplatzgestaltung berücksichtigt. Beachtung fand vor allem, daß die Arbeitsplätze parallel angeordnet sind, der Teiletransport asynchron erfolgt und die klimatischen Verhältnisse optimal sind. Hergestellt werden Benzin- und Dieselmotore der Familie II. Davon handelt unser Bericht.

In der Vormontage Zylinderblock werden Benzin- und Dieselmotore auf der gleichen Montagelinie montiert. Gefertigt werden 9 verschiedene Motorgrundtypen. Diese Montagelinie hat bei einer Länge von 144 m 15 automa-

komplettiert. Dieser Montagelinie ist noch ein freiprogrammierbarer Hochspeicher mit einer Kapazität von 800 Kurbelwellen vorgeschaltet. Der Auswucht-Transferstraße für Zsb. Kurbelwelle mit 8 Bearbeitungsstationen ist ein Palettenspeicher für 8 Typen und einer Kapazität von 270 Zsb. Kurbelwellen nachgeschaltet. Der Vormontage folgt eine Hochstapel- und Übergabestation zur Fertigungsmontage.

Separate Montagelinien

Bis zur Station „Zylinderkopfschrauben auf Drehmoment anziehen“ laufen Benzin- und Dieselmotor gemeinsam über ein Teilstück der Motorendmontage, danach wird der Benzin- und Dieselmotor auf separate Montagelinien montiert. Die Benzin-Motormontage hat bei einer Länge von 220 m 12 automatische- und 62 Handmontagestationen. Die Diesel-Motormontage hat eine Länge von 185 m mit 8 Automatikstationen und 50 Handmontageplätzen. Die Zuführung der im Motorenbau K-30 gefertigten Einzelteile und Unterzusammenbauten (Zsb. Einlaßkrümmer, Zsb. Auslaßkrümmer) erfolgt über Ketten- bzw. Rollenförderer.



Erster im Werk Kaiserslautern gefertigter Zylinderblock. Die Geburtsstunde dieses „Neuen“ schlug am 7.11. 1980.

tische und 14 Hand-Montagestationen, 2 davon sind Prüfstationen (Kurbelwellenlagerpiel und Lecktest Ölraum). Vorgeschaltet sind eine Zylinderblock-Stapelanlage mit 7 Bahnen, Waschmaschine, Lochkartenleser und Zylinderblock-Aufgabestation.



Nun folgte Schlag auf Schlag. Bereits am 10. Dezember 1980, knapp 4 Wochen später, konnte die Fertigung des Motors im Werk Kaiserslautern gefeiert werden.

Hochspeicher vorgeschaltet

In diese Montagelinie integriert ist die Kolben- und Kolbenbolzen-Paarungseinrichtung mit Kolbenringmontage, die Kolbenspeicheranlage für 9 Kolbentypen und 16 Kolbengrößen pro Typ sowie die Montagelinie für Zsb. Pleuel komplett mit 11 Hand- und 2 automatischen Montagestationen und 3 Erwärmungsanlagen für Zsb. Kolben komplett. Der Zsb. Kurbelwelle wird an einer Montagelinie mit 2 Hand- und 5 automatischen Montagestationen

Die Motormontage ist vollautomatisiert. Nach Eingabe der Montagekarte in den Kartenleser werden Zylinderblock, Kurbelwelle und Kolben automatisch abgerufen und montiert. Die Verbindung zu den Funktions- und Prüfleistungsständen wird durch Überbringerbänder hergestellt. Der gesamte Produktionsfluß und Prüflauf der einzelnen Motore wird über ein Rechensystem gesteuert und überwacht. Das Rechenzentrum besteht aus: 1 Rechner-Zentraleinheit, 1 Dialoggerät, 1 Plattenspeicher, 1 „Floppy Disk“-Speicher, 1 Ausgabedruker, 2 Lochkartenlesestationen und 35 Datensichtgeräten.

Automatische Prüfanlage

Nach der Motormontage und vor dem Versand in die Verbraucherwerke werden die Motore 100 % geprüft. Die Prüfung erfolgt auf einer automatisierten rechnergesteuerten Motorprüfanlage, deren einzelne Prüfstände wegen des sehr hohen Geräuschpegels abgekapselt sind. Zur Verfügung stehen 10



Am 5. August 1981 hatten wir bereits ein Jubiläum: der 10.000 Motor wurde im neuen Motorenbau hergestellt. In einer kleinen Feierstunde wurde dieses besondere Ereignis gewürdigt.

Benzin- und 13 Dieselprüfstände. Die Benzinprüfstände unterteilen sich in 8 Warmtest- und 2 Diagnose-Stände, die Dieselmotorprüfstände in 5 Warmtest-, 6 Leistungstest- und 2 Diagnose-Stände. Nach dem Aufrüsten des Motors

beginnes. Die Motore werden dann über ein Rollenband den Motorprüfständen zugeführt, in denen nach einem vorprogrammierten Prüfprogramm die einzelnen Prüfoperationen ablaufen.



Am 22. September 1981, kurz nach der offiziellen Einweihung des Motorenbaues, erblickte der erste Dieselmotor das Licht des Kaiserslauterner Werkes.

erfolgt vor den Testständen eine automatische Ölbefüllung und anschließende Zündungseinstellung bzw. beim Dieselmotor die Einstellung des Förder-

Auf Herz und Nieren geprüft und mit dem OK der Inspektion versehen, werden die Motore dann in einzelnen Verbraucherwerke geschickt.

MALWETTBEWERB

Auch ein Lauterer Kind dabei

Mit rund 140 Entwürfen gab es in diesem Jahr die höchste Beteiligung an dem seit 1973 durchgeführten Opel-Weihnachtskarten-Malwettbewerb für die Kinder von Werksangehörigen. Teilnahmeberechtigt waren Jungen und Mädchen der Geburtsjahrgänge 1966 bis 1970, die in Gruppe I konkurrierten, und die Jahrgänge 1971 bis 1974 in der Gruppe II. (Die OPEL POST hat darüber in der letzten Ausgabe bereits Einzelheiten gebracht.)

Für die Plätze eins bis drei gab es als Preis jeweils eine Sofortbildkamera, eine davon für Annerose Pitz aus Bruchmühlbach für ihren ersten Platz in der Gruppe I. Die übrigen Preise errangen Kinder von Rüsselsheimer bzw. Bochumer Werksangehörigen.

Aber auch wer nicht auf die Siegerliste kam, ging nicht leer aus: Jeder Einsender erhielt als Belohnung für seine Mühe ein Spielmagazin. Mühe machte dabei den Öffentlichkeitsarbeitern der Firma die Auswahl – denn in 27 Fällen hatten sich mehrere Kinder aus einer Familie beteiligt, und die sollten

natürlich nicht alle das gleiche Geschenk erhalten.

Unser Bild zeigt die Lauterer Siegerin Annerose Pitz mit dem Fertigungsleiter der Technischen Bereiche bei der Überreichung des ersten Preises. Herzlichen Glückwunsch!



RALLYE-SCHULE

Kampf ist Trumpf

Hand aufs Herz: Wer drückt schon gerne und mit Begeisterung die Schulbank. Anders dagegen liegt der Fall, wenn diese statt aus hartem Holz aus einem gutgeformten Schalensitz besteht und hinter dem Volant eines Rallye-Kadetts plaziert ist. In dieser Schule stehen auch nicht Mathematik oder Chemie auf dem Stundenplan, sondern Fahrzeugbeherrschung in Extremsituationen mit Sekundenwertung – oder auf gut deutsch: Rallyesport.

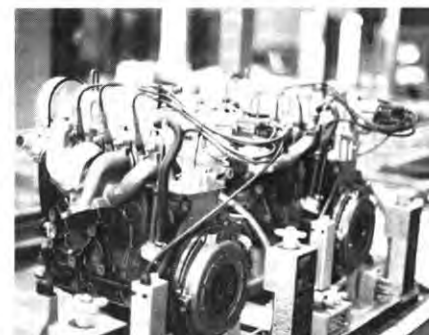
Die Schule heißt Opel Kadett-Cup. Unter den Augen kritischer Lehrer wie Weltmeister Walter Röhrli, Europameister Jochi Kleint und dem deutschen Meister Willi-Peter Pitz lernten seit 1979 mehr als 300 „Schüler“ auf identischen Opel-Kadetts das Rallye-Einmaleins, stellten ihr Talent unter Beweis und empfahlen sich oftmals zur weiteren Förderung. Damit entwickelte sich der Opel Kadett-Cup zur echten Rallyeschule mit Breitenwirkung, denn das Unterrichtsmaterial ist für alle gleich: Einerseits identisch ausgerüstete Opel-Kadetts mit 55 kW (75 PS), andererseits die bundesdeutschen Rallyepisten, auf denen auch die Spitzenpiloten um Ruhm und Meisterehren kämpfen.

Und da es keine technischen Leistungsunterschiede gibt, entscheidet allein das fahrerische Können über Sieg oder Platz. „Wer hier einen Cup-Lauf gewinnt, hat allen Grund, stolz zu sein, denn er hat sich gegen mehr als 30 Konkurrenten mit identischem Wagenmaterial durchgesetzt. In keiner anderen Fahrzeugklasse ist der Weg zum Sieg härter“, weiß auch Cup-Organisator Willi-Peter Pitz zu berichten. Kampf um jeden Zentimeter ist also Trumpf in der Opel-Rallye-Schule, und mit ihrem beherzten Einsatz hat sich der Nachwuchs längst die Gunst des Rallyepublikums erworben. Begeistert über die Opel-Talentschmiede sind auch die bundesdeutschen Rallyeveranstalter, die ihre Rallies gerne mit dem Opel Cup-Prädikat aufwerten.



Für Fachleute ein neuer Stern am Rallye-Himmel – der Bayer Erwin Weber, der 1980 den Opel Kadett-Cup gewann und 1981 bester deutscher Serientourenwagen-Fahrer war. Bei der deutschen Rallye-Meisterschaft 1982 liegt er inzwischen auf Platz drei.

Wie umfassend Opels Nachwuchsschulung und Förderung im Rallyesport ist, beweist das Beispiel von Erwin Weber. Der 22jährige Maschinenbaustudent aus München fand 1979 zum Motorsport, gewann im Jahr darauf bereits überlegen den Opel Kadett-Cup und damit auch zwei Einsätze auf einem Werks-Ascona. Die gezeigten Leistungen rechtfertigten eine weitere Opel-Unterstützung. Auf einem seriennahen Gruppe-1-Ascona des Deutschen-Opel-Teams beendete er sein Debüt in der Deutschen Rallyemeisterschaft 1981 auf dem sensationellen fünften Rang.



Einer der „Neuen“ auf dem Weg zum Prüfstand des Motorenbaues.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

WERKSFERIEN

Die äußere Ruhe täuscht...

Alle Jahre wieder: irgendwann im Sommer (dieses Jahr war es im Juli) wird es ruhig in Werk und Stadt. Schon morgens während der Berufsverkehrszeit nur wenige Wagen, Fußgänger und Radfahrer, an Parkplätzen kein Mangel und in vielen Ladentüren das Schild: „Wegen Betriebsferien ge-

Daß dies alles – wenn auch nur mit „halber Kraft“ – gemeistert werden konnte, dafür sorgten auch in diesem Jahr wieder die Daheimgebliebenen, die später Urlaub machen. (In Rüsselsheim waren es pro Woche rund 10.000 Mitarbeiter, in Bochum 4.000 und in Kaiserslautern 1.700.)



Werksferien: Leere Werkhallen, leere Werkstraßen – doch der äußere Eindruck täuscht: pro Werksferienwoche arbeiteten allein im Werk Rüsselsheim rund 10.000 Mitarbeiter. (Einzelheiten im Bericht.)



Reparaturen und Ausbesserungsarbeiten in Hallen und auf Straßen.

schlossen“. Grund: Opel macht Werksurlaub. Auch innerhalb des Betriebes ein ähnliches Bild: leere Werkstraßen, ruhende Bänder, stehende Maschinen, und auch manches Büro ist verwaist.

Aber die äußere Ruhe täuscht: Werksschutz, Werkfeuerwehr, Werksärztlicher Dienst, Werksverpflegung, Ordnungsdienst und Kraftwerk sind – wenn natürlich nicht in voller Stärke – besetzt, ebenfalls mit Notbesetzung die Büros vieler Verwaltungsbereiche. Auch in PEK und Design keine starre Urlaubsregelung. Die Entwicklung muß weitergehen.

Jetzt ist die richtige Zeit für die jährlich notwendige Inventur, für wichtige Instandhaltungs-, Wartungs- und Reparaturarbeiten, für Überprüfungen und Kontrollen, die während des normalen Betriebes nicht möglich sind. Dazu kommen die Ausbesserung von Gebäuden und Straßen sowie die Desinfektionsmaßnahmen in den Wasch-, Dusch- und Umkleieräumen. Auch der Versand von Teilen in andere Werke, die, wie zum Beispiel Bochum, später Urlaub machen, muß in gewohnter Weise aufrechterhalten werden.

Unsere Fotos, die stellvertretend für das gesamte Unternehmen im Rüsselsheimer Werk aufgenommen wurden, können natürlich nur einen unvollständigen Eindruck von der „Ruhe im Betrieb“ beziehungsweise den Arbeiten in den Ferien wiedergeben. Inzwischen laufen Bänder und Maschinen wieder, alles, auch in den Büros, geht seinen gewohnten Gang.

Berufliche Weiterbildung

Um rechtzeitig am 13. September 1982 mit dem Wintersemester 82/83 beginnen zu können, sei hier auf die Lehrgangsübersicht an den Anschlagtafeln hingewiesen. „Weiterbildung“ läßt sich nicht nur sinnvoll im beruflichen Alltag, sondern auch im persönlichen Leben anwenden! Anmeldeschluß für die Rüsselsheimer Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung am 27. August 1982!



TÜRKISCHER KOLLEGE

Ehrlicher Finder

Er hat allen Grund zur Freude, der türkische Mitarbeiter unseres Rüsselsheimer Werkes, Halil Akboga (Bild). Vor einiger Zeit fand er in einer Telefonzelle des Frankfurter Hauptbahnhofes eine Geldbörse mit 4.000 Mark Inhalt. Er überlegte nicht lange, sondern brachte seinen Fund sofort auf das Bahnhofsfundbüro. Wie sich später herausstellte, handelte es sich bei dem hohen Betrag um die Fahrgeldrückerstattung einer Jugendgruppe. Der Verlierer, ein Jugendleiter, belohnte den ehrlichen Finder mit einem ansehnlichen Scheck, außerdem schrieb er an unser Unternehmen und berichtete voll Freude von der guten Tat unseres Mitarbeiters.

Bei einem Besuch kurz vor den Werksferien an seinem Arbeitsplatz in der Lackiererei erzählte uns Halil Akboga in gutem Deutsch: „Seit 12 Jahren arbeite ich jetzt schon bei Opel und es gefällt mir recht gut hier, nur manchmal fühle ich mich ohne meine Familie ein bißchen einsam. Aber jetzt fahre ich ja in Urlaub, nach Hause, nach Konya in Anatolien. Ich freue mich sehr, meine Angehörigen wiederzusehen.“

HESSISCHE POLIZEI

30 Ascona mit Gasantrieb

Die Hessische Polizei verfügt künftig als erste im Bundesgebiet über Funkstreifenwagen mit Gasantrieb. Im Rahmen eines Großversuchs rüstete unsere Firma jetzt dreißig für den Polizeieinsatz vorbereitete Ascona-Fahrzeuge (Bild) mit Flüssiggasanlagen aus, die Anfang August 1982 vom Hessischen Innenminister Ekkehard Gries in Wiesbaden der Polizei übergeben wurden.



Ziel dieses Praxistests der Polizei ist es, Aufschluß über eine möglichst bundesweite Verwendung des umweltfreundlichen Flüssiggassystems zu erhalten, das die Energiekosten um bis zu 15 Prozent senken kann. Die Hessische Polizei ist bei diesem Projekt federführend für alle Bundesländer.

Die Opel Ascona-Funkstreifenwagen mit Flüssiggasantrieb werden künftig in den Städten Wiesbaden und Heppenheim im Einsatz sein. (Einzelheiten über die Opel-Flüssiggasanlage brachte die OPEL POST in Ausgabe 6/82.)

WESENTLICHE NEUERUNGEN

Neuer Manteltarifvertrag ab Oktober in Hessen

Nach langen Verhandlungen ist vor einiger Zeit zwischen den Tarifparteien der hessischen Metallindustrie ein neuer Manteltarifvertrag vereinbart worden, der am 1. Oktober 1982 in Kraft tritt. Das Vertragswerk ist so umfangreich und vielseitig, daß hier nur wesentliche Neuerungen erwähnt werden können. Unabhängig davon empfiehlt es sich, den neuen Vertrag gründlich durchzusehen, um genau zu wissen, welche Rechte, aber auch welche Pflichten man in Zukunft hat. Wie gesagt, will die OPEL POST sich nur auf einige Punkte beschränken, deren Auswirkungen den einzelnen Arbeitnehmer am stärksten betreffen. Dazu zählen:

MEHRRARBEIT

Bisher durften Angestellte bis zu 20 Mehrarbeitsstunden pro Woche herangezogen werden; Arbeiter dagegen bis zu höchstens 10 Stunden pro Woche. Nunmehr kann für Arbeiter und Angestellte einheitlich Mehrarbeit bis zu 10 Stunden pro Woche angeordnet werden. Darüber hinaus kann jedoch in außergewöhnlichen Bedarfsfällen sowohl für Arbeiter als auch für Angestellte mit Zustimmung des Betriebsrates Mehrarbeit bis zu sechs weiteren Stunden wöchentlich für bis zu drei Wochen angeordnet werden.

ZUSCHLÄGE

Folgende Zuschlagsätze erhöhen sich: ab der 9. Stunde Mehrarbeit pro Woche von 40 % auf 50 %, für Spätschichtarbeit von 7,5 % auf 10 %, für Nachtschichtarbeit von 15 % auf 25 %, für Nachtarbeit, die zugleich Mehrarbeit ist, 1. bis 6. Stunde von 30 % auf 40 %, ab der 7. Stunde von 45 % auf 50 %, für Sonntagsarbeit von 50 % auf 70 %, für Arbeit an sogenannten Wochenfeiertagen von 125 % auf 150 %. Für Arbeitnehmer mit Arbeitsbereitschaft bleiben bis zum 30. Juni 1984 die Zuschläge für Spätschicht bei 7,5 %, Nachtschichtarbeit bei 15 % und Sonntagsarbeit bei 50 %.

ARBEITSVERHINDERUNG

Die bezahlten Freistellungen bei Eheschließung des Arbeitnehmers, Niederkunft der Ehefrau des Arbeitnehmers und Tod des Ehegatten beziehungsweise der Kinder des Arbeitnehmers sind um je einen Tag verlängert worden. Die übrigen Freistellungsfälle bleiben auf einen Tag, und zwar auf den Ereignistag beschränkt. – Der Katalog der grundsätzlich unbezahlten Arbeitsverhinderungsgründe ist um eine Fallgruppe erweitert worden, nämlich für gesetzliche Vorsorgeuntersuchungen und notwendige Spezialuntersuchungen, wenn und soweit diese nur während der Arbeitszeit möglich sind, und zwar für die jeweils erforderliche Zeit.

KRANKHEIT

Bei Kurzerkrankungen bis zu drei Kalendertagen brauchen Arbeiter nach mehr als fünfjähriger Betriebszugehörigkeit eine ärztliche Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung nicht mehr vorzulegen. Allerdings gibt es hier eine Einschränkung, denn diese Regel gilt nicht für Kurzerkrankungen, die unmittelbar vor oder an bezahlten beziehungsweise unbezahlten arbeitsfreien Tagen beginnen, ebenfalls nicht für Kurzerkrankungen vor, nach und im bezahlten oder unbezahlten Urlaub. Hier ist nach wie vor ein Attest vorzulegen. Und noch etwas ist in diesem Zusammenhang wichtig: In Fällen, in denen ein begründeter Verdacht des Mißbrauchs der Befreiung von der Attestvorlagepflicht durch den Arbeitnehmer besteht, kann mit dem Betriebsrat vereinbart werden, daß eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung vorgelegt werden muß.

ZUSCHUSS

Zuschuß zum Krankengeld nach Ablauf der Lohn- und Gehaltsfortzahlung (6 Wochen) erhält der Lohnempfänger bis zu 90 % des Nettobetrages der Lohn- und Gehaltsfortzahlung, und zwar nach mehr als fünfjähriger Betriebszugehörigkeit für einen Monat, nach mehr als zehnjähriger Betriebszugehörigkeit für zwei Monate.

STERBEFALL

Bei einem Sterbefall besteht einheitlich für Arbeiter und Angestellte ein Unterstützungsanspruch nach einjähriger Betriebszugehörigkeit des verstorbenen Arbeitnehmers in Höhe von einem Monatsverdienst, nach fünfjähriger Betriebszugehörigkeit des verstorbenen Arbeitnehmers in Höhe von zwei Monatsverdiensten. – In dem Gemeinsamen Manteltarifvertrag sind keine lohn- und gehaltsregelnden Bestimmungen mehr enthalten. Diese werden in einem gesonderten Lohnrahmentarifvertrag beziehungsweise Gehaltsrahmentarifvertrag zusammengefaßt. H.D.

Hauser-Buch gesucht

Der Bereich Öffentlichkeitsarbeit sucht ein Exemplar von Heinrich Hausers Buch „Im Kraftfeld von Rüsselsheim“ (erschienen 1940). Wer ein solches Buch in seinem

Bücherschrank hat und es erübrigen kann oder verkaufen will, möge sich bitte mit den Mitarbeitern Bauer oder Jakob, Tel. 2236, in Verbindung setzen.

ABSCHLUSSPRÜFUNG

Leistungssteigerung der Azubis

Am Anfang des Berichtszeitraums dieser Ausgabe lag die vor einiger Zeit stattgefundene Freisprechungsfeier für 184 ehemalige Auszubildende unseres Rüsselsheimer Werkes. Dr. H. Hölterhoff, Leiter Personalentwicklung, hob in seiner Ansprache hervor, daß der

diesjährigen Bundeswettbewerbs „Jugend forscht“, Norbert Brosch, Wolfgang Ewald und Thomas Heinz (siehe letzte Ausgabe), bestanden die Prüfung zum Elektroanlagen-Installateur mit der Note 2/2. Allen noch nachträglich herzlichen Glückwunsch. Unser Bild



Gesamtnotendurchschnitt mit 2,7 erfreulicherweise eine deutliche Steigerung gegenüber der letzten Prüfung aufweise. Acht Absolventen konnten mit sehr guten beziehungsweise ausgezeichneten Leistungen abschließen; sie erhielten als Anerkennungsbescheinigung ein Buch. Auch die Preisträger des

zeigt die Auszubildenden, die ihre Prüfung mit überdurchschnittlichen Leistungen abschließen konnten: Von links Christian Kobsa (verdeckt), Ernst Rudolf Rauch, Georg Reinheimer, Anita Springer, Frank Pollmar, Anja Kellner, Ilona Neubert und Petra Nistler.

HITZEPAUSEN

Kein „Wetterfrosch“ im Betrieb

Die Hitzepausenregelung ist – wie allgemein bekannt sein dürfte – von der Höhe der jeweiligen Tagestemperatur abhängig. Steigt die Außentemperatur auf 30° C oder liegt sie darüber,

12.10 Uhr beziehungsweise 20.10 – 20.20 Uhr) ertönt dann in den Werkhallen gleichzeitig das Pausenzeichen, das den dort arbeitenden Mitarbeitern die zehnmünütige Hitzepause verkün-



gibt es eine zusätzliche Hitzepause von 10 Minuten pro Schicht.

Nun glauben einige Mitarbeiter, bei uns im Werk gebe es einen Wetterbeauftragten, einen betrieblichen „Wetterfrosch“, der ständig mit einem Thermometer herumläuft und, wenn es die 30° Marke erreicht hat, Hitzelarm gibt. In Wirklichkeit sieht die Sache natürlich anders aus.

In der warmen Jahreszeit erhält unser Rüsselsheimer Werk jeden Tag eine Kopie des amtlichen Wetterberichts von 5.45 Uhr des Deutschen Wetteramtes in Offenbach, aus dem die für den Tag zu erwartenden Temperaturen hervorgehen. Lautet die Vorhersage auf eine Temperatur von 30° oder darüber, wird der Bereich Telefonanlagen in den Technischen Zentralwerkstätten informiert.

Von dort aus wird die Rufanlage zentral für das gesamte Werk geschaltet, und zur vereinbarten Uhrzeit (12.00 –

det. Kein „Wetterfrosch“ im Betrieb also, sondern als zuverlässiger Ersatz die moderne Technik.

EINE GUTE IDEE
Gedankenblitz
beim Tanken

Während einer Tankpause auf der Autobahn sah unser Mitarbeiter Stephan Wloszkiewicz, der im Rüsselsheimer Fertigungsmaterialeinkauf beschäftigt ist, im Verkaufsraum der Tankstelle Autobatterien, die in einer Schrumpffolie verpackt waren.

Er machte sich Gedanken, ob diese Verpackungsart auch bei Opel angewandt wird. Daher nach seiner Rückkehr gleich die Frage, in welcher Verpackung die Batterien für unsere Wagen angeliefert werden. Dabei erfuhr er, daß sie einzeln in Kartons verpackt bezogen werden.



Dieser Sachverhalt veranlaßte unseren Mitarbeiter, eine Umstellung vorzuschlagen, und zwar die Kartonverpackung entfallen zu lassen und die Batterien in Schrumpffolie verpackt zu beziehen. Dieser Vorschlag wurde eingehend geprüft, angenommen und danach noch auf die GM-Werke Antwerpen und Vauxhall ausgedehnt. Die Verpackungsumstellung brachte eine ansehnliche Einsparung für die Firma und eine beachtliche Prämie für den Einsender.

Auf dem Bild Stephan Wloszkiewicz mit einer Batterie im Karton und einer in Schrumpffolie verpackt, so wie er es vorgeschlagen hatte. F.



Einen neuen Rekord Berlina holte sich Bundestagsabgeordneter Dr. Norbert Wiczorek kürzlich bei einem Rüsselsheimer Opel-Händler ab. Der Abgeordnete, der vorübergehend „fremd gegangen“ war, ist wieder zu seiner alten Marke zurückgekehrt. Besonderes Lob zollte er den Fahreigenschaften und dem Sitzkomfort unseres Rekord. „Das ist mein vierter Opel innerhalb von zehn Jahren“, meinte er bei der Übergabe. Unser Bild oben zeigt Dr. Wiczorek (links) mit Opel-Händler H. Fröhlich (Mitte) und W. Willnow von der Verkaufszone Mainz.

SPLITTER

„Pfeifkonzert“

Mit dem „Pfeifkonzert“ der Titelzeile ist nicht das Vogelgezwitscher am frühen Morgen gemeint – hier geht es um das Pfeifkonzert auf Betriebsversammlungen, das regelmäßig dann anhebt, wenn der Sprecher der Geschäftsleitung ans Mikrofon tritt, um beispielsweise zur wirtschaftlichen Lage des Unternehmens zu sprechen. Die von einigen Pfeifern vom Dienst „spontan“ angestimmten Pfeife, die dann in der Menge Nachahmung finden, zeugen – gelinde gesagt – von mangelndem Respekt, eher noch von einer schlechten Kinderstube. Auf Fußballplätzen mag so etwas angehen, gehört Pfeifen zum „Guten Ton“, auf Betriebsversammlungen, nüchternem Forum sachlicher Diskussion, ist es dagegen ein schlechter Stil, zumal es sich hier um wichtige Dinge handelt, die für jeden Teilnehmer von Bedeutung sind, ganz gleich, ob man dem Gesagten zustimmt oder nicht. Spector

WETTBEWERB IM SPORTSCHIESSEN

Opeler trafen ins Schwarze

Der Rüsselsheimer Schützenverein von 1862 hatte vor einiger Zeit gerufen – und viele kamen. Der traditionsreiche Verein – er wurde im selben Jahr gegründet wie unser Unternehmen, und ihm gehörten auch sämtliche männliche Mitglieder der Familie Opel an – hatte zum „Sportschießen für jedermann“ aufgerufen, und zwar alle,

Rang, gefolgt von der ersten Mannschaft unserer Werkfeuerwehr (498) und einer Gruppe der Abteilung Werksverpflegung aus dem H 32. Auch die weiteren vier Plätze wurden von Opelern belegt. Auf unserem Erinnerungsfoto die glücklichen Sieger dieses Wettbewerbes, der im nächsten Jahr wieder stattfinden soll.



die nicht Mitglied eines Schützenvereins sind. Ausgetragen wurde der Wettbewerb mit dem Luftgewehr.

Insgesamt 268 Interessenten, von denen sich dann 88 am Wettbewerb um die Mannschaftspokale beteiligten, hatten sich im Schützenhaus eingefunden.

Der Wettkampf, an dem Gruppen aus unserem Werk und anderer Rüsselsheimer Vereine teilnahmen, wurde in drei Klassen ausgetragen. Besonders erfolgreich waren die Herren der Opel Mannschaften: sie konnten die ersten Plätze für sich verbuchen.

Mit 610 Ringen belegten die Schützen der Instandhaltung K 67 den ersten

Untere Reihe von links: Bernhard Mascinkas (Werkfeuerwehr), Helmut Köhler (Instandhaltung K 67), Robert Köhler (Werkfeuerwehr), Claus Schilling (Instandhaltung K 67) und Günter Hahn (Werksverpflegung H 32).

Obere Reihe: Norbert Lang vom Schützenverein 1862, Peter Radecke (Instandhaltung K 67), Gerhard Sunn, Vorsitzender des Schützenvereins, Wilfried Kleefeld und dahinter verdeckt Ullrich Hollermann (beide Werkfeuerwehr), die Damen Manuela Juraschka, Carola Holtz und Regina Zehner, alle FC Zehner Elf, Oberbürgermeister Norbert Winterstein sowie Heinz Judisch (Instandhaltung K 67). Herzlichen Glückwunsch.

DEUTSCHER MEISTER

Mit dem Pfeil und Bogen ...

Unser Rüsselsheimer Mitarbeiter Detlev Wirth hat sich einer Sportart mit langer Tradition verschrieben. Er ist begeisterter Bogenschütze. Urlauber, die in Ägypten waren, wissen es: schon in altägyptischen Königsgräbern findet man Abbildungen mit Pfeil und Bogen bewaffneter Krieger und Jäger.

Jetzt kam zu seinen zahlreichen Pokalen, die er in seiner Disziplin bei deutschen und amerikanischen Turnieren gewonnen hat, noch ein ganz besonderer hinzu. Zum ersten Mal fanden im Sommer dieses Jahres in

Darmstadt die Deutschen Feldbogen-Meisterschaften statt, und auf Antrieb errang Detlev Wirth, der im Magazin der Betriebs Schlosserei des Rüsselsheimer Werkes arbeitet, in der Bogenklasse „Compound Bowhunter“ den 1. Platz und wurde damit Deutscher Meister. Der Wettbewerb dauerte zwei Tage, geschossen wurde auf 56 Scheiben mit jeweils vier Pfeilen. Die Entfernungen betragen 15 feet (ca. 5 m) bis 80 yards (ca. 73 m).

Mitarbeiter Wirth gehört der Bogner Gilde Mainz seit 8 Jahren an. Auf unserem Bild, vor einigen Monaten während des Trainings aufgenommen, sieht man ihn mit seinem Jennings Arrowstar Hunter, der ein Zuggewicht von 30 kg hat. Wir wünschen ihm auch weiterhin viel Erfolg bei dieser schönen, leider noch nicht sehr verbreiteten Sportart.



VV-Aktion

Das Rüsselsheimer Vorschlagswesen startete am 15. August mit einer Werbeaktion; an alle Einsender werden 2-m-Bandmaße verteilt. (Einzelheiten auf den VV-Plakaten.)

Personalmeldungen

Unsere Jubilare

40



Adam Schrimpf
Achsenbau
21.7.1982



Karl Beitz
PEK-Stückl.
23.7.1982



Hans Engel
Besch.Einsatz
25.7.1982



Ludwig Hofmann
Zentr.Masch.Abt.
4.8.1982



Hans Kirschgarten
Besch.Einsatz
10.8.1982



Werner Krämer
Betriebskrankenk.
10.8.1982



Karl Wolf
Schnittbau
20.8.1982



Werner Steinbach
Preßwerk
21.8.1982



Walter Merz
PEK-Kar.Entw.
22.8.1982



Günther Schneider
TZA-Werks-Layout
24.8.1982



Hans Weibächer
Zentr.Werkst.I
27.8.1982

25

Rüsselsheim

- 1.7.1982
Willi Brand
Kar.Ftg.Montage
Heinrich Dammell
T.u.Z.Auftr.Abw.
Max Diener
PEK-Karosserie
Martin Eider
Lackiererei
Alfred Gottschlich
Lackiererei
Werner Grapenthin
MPK-Systeme
Lona Hahn
Besch.Einsatz
Edeltraud Howorka
Kar.Ftg.Montage
Ambrosius Kirchner
Lackiererei
Inge Lutz
BSW-Eink.Bereich 340
Rudolf Masak
Verk.Kdd.Kundenbetr.
Reinhold Metzger
PEK-Chassiskonstr.
Harald Sünner
PEK-Vers.Bau
Konrad Thaler
PEK-Vorausentw.
Melitta Wesely
Qual.Kontr.u.Insp.
Peter Worf
Lackiererei
8.7.1982
Heinrich Baier
Fahrz.Auslieferung
Rudolf Hassemmer
Kar.Ftg.Montage
Walter Lutz
Betriebsrat
Albert Stabel
Lackiererei
Werner Walther
Qual.Kontr.u.Insp.
9.7.1982
Heinz Ruppert
Chassis I

- 10.7.1982
Günter Keller
Kar.Gerippebau
15.7.1982
Kurt Armbrüster
Insp.Chassis I
Willi Boles
PEK-Eins.Pl.Vers.
Wilfried Brodrecht
Lackiererei
Reinhard Herbert
Wagenendmontage
Franz Hiel
Instandh.Chassis I
Horst Kloos
MPK-Materialabt.
Rudolf Ondratschek
Insp.Chassis I
Wilhelm Schuster
MPK-Transp.Abt.
Helmut Thönnies
Modell-u.Lehrenbau
19.7.1982
Franz Heidenreich
Schnittbau
22.7.1982
Gerhard Lude
MPK-Transp.Abt.
Ludwig Luzius
Oberfl.Veredelung
Kurt Steeg
Instandh.Chassis I
24.7.1982
Kurt Hill
MPK-Transp.Abt.
25.7.1982
Fritz Bert
Zentr.Masch.Abt.
Willy Sängler
Chassis I
26.7.1982
Walter Gäbler
Chassis I
Rupert Nagler
Wagenendmontage

- 31.7.1982
Karl Schäfer
Masch.Rep.u.Einrich.
1.8.1982
Gottfried Czerwenka
PEK-Techn.Berechn.
Hans Hüskes
z.Zt.Saragossa
9.8.1982
Hennig Klages
GM-Espana,Finance
12.8.1982
Josef Arlt
Modell-u.Lehrenbau
Willibald Bauer
Instandh.Preßwerk
Rudolf Richter
Werkzeugbau
Kurt Weigend
Schw.Masch.u.Vorr.
Manfred Zehner
PV-Schmiede
13.8.1982
Egon Büchle
Modell-u.Lehrenbau
Walter Fett
Lackiererei
Richard Fella
Lackiererei
Herbert Geipel
PEK-Versuchsba
Richard Kellner
PEK-Personal u.Budget
Emil Lichtblau
Motorenbau M 55
Werner Link
Kar.Ftg.Montage
Oswald Luger
Kar.Ftg.Montage
Karl Müssig
Gesenkba
Karl-Heinz Rudolf
Lackiererei
14.8.1982
Werner Bruttger
Werkz.Forschung

- 15.8.1982
Hartmut August
PV Kar.Unterzusba
Heinz Beppler
Verk.Z.Mainz
Karl-Heinz Jährling
Werksanlagen
Wilfried Knopp
Inspektion
16.8.1982
Hermann Wolf
WA-Instandh.
19.8.1982
Siegfried Kneissl
Qual.Kontr.u.Insp.
Gerhard Schnick
Inspektion
Josef Seidl
Inspektion
21.8.1982
Ursula Paul
Kar.Unterzus.Bau
26.8.1982
Robert Georg
Inspektion
Heinz Klose
Kar.Rohmontage
Karl-Heinz Lehner
Zentr.Werkst.I
27.8.1982
Erich Schnell
Preßwerk
28.8.1982
Werner Günther
Schw.Masch.u.Vorr.
Werner Koch
Instandh.Preßwerk
Ernst Kunzmann
Oberfl.Veredelung
Kaiserslautern
1.8.1982
Ernst Hofmann
Werksleitung

Freizeit und Hobby

Skilauf auf dem Wasser

Die Zuschauer haben meist einen Heide Spaß, wenn der Wasserskifahrer bei seinen ersten Versuchen mit den Brettern kopfüber im Wasser landet. Heiße Diskussionen über die besten Startmöglichkeiten entstehen. Doch was hier in der Theorie diskutiert wird, sieht in der Praxis wesentlich anders aus. Es ist nicht so einfach, Skier und Gleichgewicht in Einklang zu bringen.

gebraucht, das in der Lage ist, den Läufer problemlos aus dem Wasser zu ziehen. Die Motorleistung muß zudem ausreichen, um eine weitere Person neben dem Fahrer, den Beobachter zu tragen. Diese Voraussetzungen erfüllt ein Motor mit einer Leistung ab 50 PS (37 kW) und mehr. Für den Anfang werden zudem Doppelski benötigt und eine Schwimmweste, die den Körper bei Stürzen vor Verletzungen schützt.



Das Wasserskilaufen erfreut sich bei allen Altersgruppen gleich großer Begeisterung. Meist wird der erste Versuch mit den Wasserskibrettern im Urlaub gestartet, denn dort bieten die zahlreichen Skischulen genügend Möglichkeiten. Erst wenn der Freizeitsport auch außerhalb der Ferienzeit ausgeübt werden soll, tritt die Frage nach einem eigenen Boot, Wasserskiern, Leine und Schwimmweste auf.

Dann geht es endlich los. Der Bootsführer kann den Wasserstart oder den Start vom Steg wählen. Beim Wasserstart sitzt der Läufer im Wasser, beim Start vom Steg auf einem Pier. Die letztere Art ist leichter, da man sich von Anfang an in der aufrechten Haltung zum Wasserskilauf befindet. Beim Start aus dem Wasser hat der Läufer mit der Balance und dem Gegendruck des Wassers zu kämpfen.

Leistungsstarkes Boot

Für die Ausübung des Wasserskilaufs wird ein leistungsstarkes Motorboot

Einige Tips

Folgenden Tip sollte man befolgen: Der im Wasser sitzende Läufer sollte

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Adolf Dannigkeit, Instandh. Preßwerk
geb.18.3.29 gest.24.5.82
Heini Böhm, Preßwerk-Rohrfabrik.
geb.17.7.32 gest.31.5.82
Wilhelm Speith, Inspektion K 40
geb.14.1.28 gest.4.6.82
Sahmail Bakir, Chassis I Kaltfließpreßf.
geb.2.1.26 gest.13.6.82
Alfons Bruhn, Chassis I Kraftst. Ltg
geb.16.4.31 gest.13.6.82
Saverio Manno, Kar. Fertigmontage I
geb.14.11.23 gest.15.6.82
Johannes Mühlbrodt, Motorenbau M 55
geb.8.11.26 gest.16.6.82
Ludwig Ditsch, ZW I - Schnittbau
geb.24.4.26 gest.20.6.82
Walfred Schröder, Export Verpackung
geb.21.1.30 gest.24.6.82
Willi Lewalter, Betriebsmitteleinkauf
geb.22.4.32 gest.28.6.82
Helmut Mayer, T.u.Z. Disp.EDV Leitstelle
geb.18.9.24 gest.3.7.82
Kemal Güdek, Kar. Rohmontage
geb.23.2.45 gest.11.7.82
Hans Metzger, Instandh. Chassis I
geb.15.8.26 gest.17.7.82
Karl Dörfler, Lackiererei
geb.15.11.56 gest.19.7.82
Erwin Busch, Instandh. Chassis II
geb.30.7.26 gest.22.7.82
Heinrich Krämer, Materialabteilung
geb.1.7.23 gest.23.7.82

- Willi Merker, Beschädigteneinsatz
geb.26.5.34 gest.28.7.82
Paul Eichner, Inspektion K 40
geb.1.8.24 gest.29.7.82
Heinz Groh, Transportabteilung
geb.20.9.27 gest.31.7.82
Bochum
Gerd Leymann, Transportabteilung
geb.13.8.30 gest.26.5.82
Klaus Peter Liewald, Motorenbau
geb.19.11.39 gest.4.6.82
Fritz Flühöh, Motorenbau
geb.22.5.23 gest.9.6.82
Rudi Lenz, Werksanlagen
geb.27.3.30 gest.24.6.82
Arthur Schneider, Materialabteilung
geb.6.12.29 gest.26.6.82
Hilmi Korkmaz, Motorenbau
geb.1.1.40 gest.2.7.82
Vinzenc Weckeremann, Revision
geb.21.3.27 gest.3.7.82
Gerhard Dilewski, Transportabteilung
geb.25.3.41 gest.13.7.82
Ronald Köhler, Getriebebau
geb.10.7.58 gest.15.7.82
Kaiserslautern
Erich Kühlwetter, Produktion
geb.17.11.27 gest.5.7.82
Bernhard Föser, Produktion
geb.8.3.26 gest.9.7.82
Paul Schmidt, Produktion
geb.11.11.25 gest.17.7.82
Erhard Schmitt, Produktion
geb.23.11.27 gest.24.7.82
Walter Woll, Produktion
geb.10.7.23 gest.30.7.82



Taufrisch aus den Ferien zurück. Hoffentlich kann das jeder unserer Urlauber von sich sagen.

die Skier vor dem Körper so weit nach oben steigen lassen, daß nur die Spitzen knapp aus dem Wasser ragen, und zwar genau in dem Augenblick, wenn sich die Bootsleine spannt. Während der Startphase sollten die Arme gestreckt sein. Wenn der Versuch ein Erfolg war, dann kommt der Läufer ins Gleiten. Der Anfänger wird merken, daß es nicht einfach ist, auf den Skiern das Gleichgewicht zu halten. Ihm fehlt es an der nötigen Erfahrung. Zwar kann er seine Haltung in bestimmten Maßen korrigieren, doch jeder Fehler führt unweigerlich zum Sturz. Als weitere Hindernisse treten Wellen und die Schlingerbewegungen des Bootes auf. Erst wenn er alle erwähnten Punkte im Griff hat, gleitet er elegant über das Wasser. Während der Fahrt muß der zu schleppende Wasserskifahrer immer von einer zweiten Person im Boot beobachtet werden. Ratsam ist es auch, einige Verständigungszeichen zu vereinbaren. (IVB)



Auch ein Hobby

OPEL POST

34. Jahrgang — Juli/August 1982

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: 41 239) — Hausapparat: 4879 oder 3387 — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.