



„Urlaub, mach' mal Urlaub . . .“ – wie hier an der sonnigen Adria und wo sonst immer im Ausland oder in den reizvollen Gegenden unserer Heimat: die schönsten Tage des Jahres stehen kurz bevor, drei Wochen Entspannung und Erholung. – Geschäftsleitung, Betriebsrat und Redaktion wünschen allen Urlaubern des Unternehmens eine schöne Zeit und eine gesunde Heimkehr. (Zum Thema Urlaub finden interessierte Leser in unserem „Urlaubsmagazin“ auf den Seiten 11 und 12 Tips für die Urlaubsfahrt sowie andere Beiträge zum Thema Ferien.)



Die IAA 1983

Rund 1.500 Aussteller aus 34 Ländern – darunter natürlich auch unser Unternehmen – haben sich für die vom 15. – 25. September 1983 in Frankfurt am Main stattfindende 50. Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) angemeldet. Wie bei der IAA 1981 ist das Frankfurter Messegelände auch diesmal wieder bis auf den letzten Quadratmeter ausgebucht.

Das Motto der diesjährigen IAA heißt: „Das Auto – Motor unserer Zeit“. Es will nicht nur die Unverzichtbarkeit des Automobils in unserer Zeit, sondern auch seine „Herz“-Funktion für sämtliche Bereiche unseres Lebens betonen.

Mit der D-Mark auf Reisen

Kaufkraft einer Reise-Mark Frühjahr 1983

Jugoslawien	1,67 DM
Italien	1,18
Frankreich	1,11
Spanien	1,09
Griechenland	1,06
Niederlande	1,05
Österreich	0,99
England	0,97
Dänemark	0,84
Schweiz	0,76

Jugoslawien am billigsten

Wie weit die Urlaubskasse im Ausland reicht, wieviel die Mark – in Devisen eingetauscht – wert ist, das hängt von zwei Dingen ab: Von den ausländischen Preisen für den typischen Urlaubsbedarf (also Hotel, Restaurant, Veranstaltungen, Mitbringsel u.a.) und von den Wechselkursen. In Jugoslawien kommt man mit seiner Reise-mark in diesem Jahr am weitesten. Eine DM – in Dinare umgetauscht – hat dort eine Kaufkraft von 1,67 DM.

Aber auch in Italien, dem beliebtesten Reiseland der Bundesbürger, läßt sich recht preiswert Ferien machen. Etwa gleich groß wie in der Bundesrepublik ist die Kaufkraft der DM in Österreich. Wer dagegen in die benachbarte Schweiz oder nach Dänemark fährt, der muß mehr Geld einstecken als er für einen gleichwertigen Urlaub in deutschen Landen benötigen würde. Denn in diesen Ländern hat die DM nur eine Kaufkraft von 76 bzw. 84 Pfennigen.

Globus

TECHNISCHER FORTSCHRITT

Leitidee einer Gesellschaft

Mit der Dampfmaschine und der Ballonfahrt fing es an. Das technische Zeitalter. Das ist jetzt rund 200 Jahre her. Und der Fortschritt ist seitdem zur Leitidee einer Gesellschaft geworden, die an eine immer bessere Zukunft glaubte und in sie investierte. Sie entwickelte sich zu einer Industriegesellschaft, für die, nachdem die Anlaufschwierigkeiten überwunden waren, der technische Fortschritt zu einem Synonym wurde für wachsenden Wohlstand und Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen eines jeden. Eine rasante Entwicklung hatte begonnen.

Spürbar aufwärts

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts jagte eine bahnbrechende Erfindung die andere: nach der Eisenbahn der Telegraf, die Fotografie, das elektrische Licht, Telefon, Funkverkehr, Automobil, Film, Flugzeug – die Geheimnisse des Universums wurden enträtselt, Krankheiten besiegt; es ging spürbar aufwärts. Mit der Industrialisierung, dem Einsatz von Maschinen und später von Automaten setzte sich diese Entwicklung fort; die fortschrittlichen Fertigungsmethoden machten die Produkte für jeden erschwinglich. Auto, Telefon, Fernsehgerät, Radio, Haushaltsmaschinen und anderes gehören inzwischen zur Grundausstattung eines Durchschnittshaushalts.

Merklich nachgelassen

Was für unsere Vorfahren gestern noch Phantasterei war, dafür haben wir heute nur noch ein müdes Lächeln. Für den bemannten Flug ins Weltall zum Beispiel. Was gestern noch Plackerei war, erledigen wir heute leichter – mit Hilfe von Maschinen. Auch die Hausarbeit. Und was sich gestern noch nur ein paar Privilegierte leisten konnten, das leisten sich heute Herr und

Frau Jedermann. Die Italien-Reise eines Herrn Goethe beispielsweise. Der technische Fortschritt hat uns weitergebracht. Ohne Frage. Weit genug, meinen viele und möchten sich mit ihren Errungenschaften heute am liebsten in ein stilles Eckchen verkriechen, um sich auf ihren Lorbeeren auszuruhen. Die Fortschrittsgläubigkeit der Deutschen hat – so die Meinungsforscher – merklich nachgelassen.

Umwälzende Entwicklung

Nur leider: Stehenbleiben geht nicht. Der technische Fortschritt hat inzwischen seine eigene Dynamik entwickelt. Sind Erfindungen erst einmal gemacht, wollen, müssen sie auch genutzt werden. Sie sind Maßstab für alle Wirtschaftssysteme, die sich am internationalen Wettbewerb beteiligen. Mit dem Einzug der modernen Computertechnologie stehen wir seit einiger Zeit vor einer ähnlichen umwälzenden Entwicklung wie einst unsere Vorfahren zu Beginn der industriellen Revolution. Nur, daß wir uns die Maschinenstürmerei von damals heute nicht mehr leisten können. Unsere Welt ist im Vergleich zu früher sehr viel schneller und der internationale Wettbewerb sehr viel härter geworden, so daß ein Verzögern dieses Rationalisierungsprozesses für jedes Land, jede Branche und jede Firma Platzverlust im Rennen um die Wettbewerbsfähigkeit bedeuten würde. Es geht letztlich darum, den Anschluß nicht zu verpassen und die Chancen, die uns die neuen Technologien bieten, zu nutzen.

Neues annehmen

Für viele Mitarbeiter einer Firma bedeutet das, daß sie in dieser Zeit – mehr noch als in der Vergangenheit – bereit sein müssen, Neues

Fortsetzung auf Seite 2

WICHTIGER HINWEIS

„Informationen über das Geschäftsjahr 1982“

Opel schrieb 1982 wieder schwarze Zahlen. Wie es dazu kam, welcher Umsatz getätigt wurde, welche Sozialleistungen an die Mitarbeiter flossen, all dies und anderes mehr ist in den „Informationen über das Geschäftsjahr 1982“ enthalten, die – wie in den Vorjahren – den Mitarbeitern auch diesmal wieder zur Verfügung stehen. Die Schrift wird Anfang Juli in den gelben OPEL POST-Ständern an den Portalen der drei Werke ausliegen, wenige Tage nach Ausgabe der Werkzeitung.

Zur gleichen Zeit wird der Geschäftsbericht über das Geschäftsjahr 1982 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der gesamte Vorstand stellt sich der Presse, um sowohl über das abgelaufene Geschäftsjahr zu berichten als auch die Entwicklung im laufenden Jahr zu beleuchten und Ausblick in die Zukunft zu geben. In der Tagespresse werden ab dem 7. Juli dazu Berichte und Meldungen zu finden sein.



Am 25. Mai lief der 20millionste Opel – ein Senator CD – vom Endmontageband im K 40. Als „historisches Objekt“ ist er im Ausstellungsraum zu sehen. Nach der Feier (Bericht auf Seite 6) gruppierten sich Mitarbeiter vom Band um ihn zum Erinnerungsfoto. Rechts erkennt man den Betriebsratsvorsitzenden Richard Heller und seinen Stellvertreter Rudolf Müller.

PRODUKTIONSJUBILÄUM

„Fundament solider Tradition“

Mit der Fertigung des zwanzigmillionsten Automobils — einem silberfarbenen Senator CD — feierte das Unternehmen im Stammwerk Rüsselsheim am 25. Mai ein besonderes Produktions-Jubiläum (Bericht Seite 6.). Dazu haben die bislang meistverkauften Modelle des Unternehmens — der Rekord mit 6,9 Millionen Fahrzeugen sowie der Kadett mit mehr als 6,5 Millionen Exemplaren — den größten Anteil beigetragen. Die Firma fertigt bekanntlich seit 1898 Automobile. Die ehemalige Nähmaschinen-, Fahrrad-, Motorrad- und Flugmotorenfabrik entwickelte sich im Laufe der Jahrzehnte zum derzeit

Knautschzonen und stabilen Fahrgastzellen sowie der kraftstoffsparende Leichtbau wären ohne diese Konzeption nicht denkbar.

Innerhalb eines Jahres

So basiert die heutige moderne Technik der Opel-Produkte in vielen Bereichen auf dem Fundament solider Tradition. Obgleich vor dem Krieg bereits Deutschlands größter Automobilhersteller, benötigte das Unternehmen für die erste Fahrzeug-Million mehr als 40 Jahre. Heute produziert es mit seinen rund 60.000 Mitarbeitern dieselbe Anzahl von Automobilen innerhalb eines einzigen Jahres. In diesem



„Heimliche Begegnung der eigenen Art“ anlässlich des Produktionsjubiläums am 25. Mai: 85 Jahre Automobilbau liegen zwischen dem „Patentmotorwagen, System Lutzmann“ von 1898 und dem „Senator“ von 1983. An einem Maiabend trafen beide Wagen zu einem nostalgischen Familientreff im „Phantasialand“ zusammen und erregten dort viel Aufmerksamkeit.

zweitgrößten Automobil-Hersteller der Bundesrepublik.

Technologischer Schrittmacher

Unsere Firma gilt in Europa unter anderem vor allem als technologischer Schrittmacher für die selbsttragende Ganzstahlkarosserie — erstmals realisiert bei dem legendären, 1935 vorgestellten Modell „Olympia“. Die heute erreichte passive Sicherheit im Automobilbau mit

Zusammenhang einige aktuelle Zahlen: Vor dem Hintergrund einer insgesamt rückläufigen Marktentwicklung für Automobile in der Bundesrepublik Deutschland gestaltete sich der Geschäftsverlauf des Unternehmens im Jahre 1982 äusserst positiv: Die Produktion stieg um 17,7 Prozent, der Absatz um 14,4 Prozent, der Marktanteil in der Bundesrepublik auf 18,2 Prozent und das Exportvolumen um 24,5 Prozent.

Leitidee einer Gesellschaft

Fortsetzung von Seite 1

anzunehmen und dazu zu lernen — dies allerdings ist auch ein Grund für manchen, dem bisher gepriesenen Fortschritt den Rücken zu kehren. Nur, Zivilisationsflucht, Rückkehr zum einfachen, „alternativen“ Leben oder Vogelstraßpolitik helfen uns nicht, die Probleme unserer Zeit zu lösen. Wenn wir als Gesellschaft eine Zukunft haben wollen, dann müssen unsere Möglichkeiten ausgeschöpft werden, und es muß auch weiterhin nach neuen Möglichkeiten gesucht werden. Und da ist der Fortschritt als Erneuerer und Verbesserer immer noch der kompetenteste Partner.

Wer sonst sollte uns helfen, „alternative“ Energien nutzbar zu machen? Wer sonst sollte Methoden entwickeln, die es uns zum Beispiel ermöglichen, mit unseren Rohstoffen so wirtschaftlich wie

möglich umzugehen und Rohstoffe neu und wirtschaftlicher verwertbar zu machen? Forschung und Wissenschaft haben in unserer Gesellschaft die Aufgabe übernommen, nach neuen, besseren Wegen zu suchen.

Diese Erfindungen sinnvoll einzusetzen, liegt in unserer Hand. Vom Menschen erfordert diese Entwicklung allerdings erhöhte Flexibilität und die Bereitschaft, umzudenken oder eventuell sogar ganz neue Wege zu gehen. Die neuen Technologien annehmen und das Beste daraus zu machen, war bisher immer noch das erfolgreichste Mittel, um aus dem vorgegebenen technischen Fortschritt auch einen Fortschritt für den Menschen zu machen. Kurz: das Gebot der Stunde heißt, die neuen Technologien für die eigenen Zwecke optimal zu nutzen. Denn — tun wir's nicht, tun's bestimmt die anderen.



Die junge Opel-Generation: Mit seinen Modellreihen Corsa, Kadett, Ascona, Manta, Rekord, Senator und Monza bietet das Unternehmen die derzeit jüngste Pkw-Palette aller europäischen Großserien-Hersteller. Jede Modellreihe bietet hinsichtlich Leistung und Ausstattung ein breit gestreutes Angebot, das alle Käuferwünsche befriedigen kann.

WERKSURLAUB

„Vorsicht hat nie Ferien“

Fast zweitausend Kilometer von zu Hause entfernt, keine Papiere, kein Geld, kein Auto und am Leib nichts als die Badekleidung — für die meisten ist das wohl kaum der Traum vom Urlaubsglück. Um so erstaunlicher ist, daß viele Touristen alles tun, um eine derartige „Urlaubs-Schreckensvision“ Wirklichkeit werden zu lassen.

Am Badestrand bleibt die Tasche mit Autoschlüsseln, Geld, Kreditkarte und Personalpapieren achtlos liegen — oder sie wird „geschickt“ unter der Luftmatratze versteckt — während sich die Urlauber in den

Fluten tummeln. Auf dem Parkplatz suchen sie dann vergeblich nach ihrem fahrbaren Untersatz. Oder: Hotelschlüssel werden in Abwesenheit des Empfangschefs „einfach“ auf den Tresen gelegt — quasi als Aufforderung zur Selbstbedienung an Ganoven, die dann auch prompt und ausgiebig das Hotelzimmer ausräumen.

Und wer glaubt, er könne seine Wertsachen unter dem Bett oder im Schrank verstecken, der wird bei seiner Rückkehr auf traurige Weise häufig eines Besseren belehrt: Diebe kennen die vermeintlichen Ver-

stecke besser als jeder Hotelgast! Offensichtlich glauben viele Urlauber, in den Feriengemeinden gäbe es keine Ganoven. Wie sonst wäre es zu erklären, daß teure Kameras gut sichtbar in den Autos liegen, daß die Jacke mit den Papieren achtlos an einen Kleiderhaken im Lokal gehängt wird, daß prallvolle Geldbörsen einladend aus Gesäßtaschen heraus schauen oder fröhlich geschwenkte Handtaschen zum Wegschnappen auffordern.

Leider gibt es in den meisten Urlaubsländern bereits Spezialistentams, die es ausschließlich auf Touristen abgesehen haben. Die Skala reicht vom Diebstahl am Badestrand bis zu den Flüsterhändlern mit ihren so ungemein „günstigen“ Angeboten. LKA

HESSEN-RALLYE

Erwin Weber siegte vor 150 000 Fans

Bei der ADAC Hessen-Rallye Anfang Juni siegte Erwin Weber auf einem Manta 400 mit Co-Pilot Gunther Wanger. Sein schärfster Konkurrent,



Harald Demuth, meinte: „Wer dieses Jahr Meister werden will, muß erst einmal an Weber vorbei!“ — So ist es, denn nach fünf von zehn DM-Läufen liegen Weber/Wanger auf Platz zwei. Rund 150.000 Zuschauer säumten die Strecke und riefen sich mit „Erwin“-Rufen die Kehle heiser. Von Opel-Teamchef Jochen Berger gut beraten, ging Weber im Schlußteil des Wettbewerbes kein Risiko mehr ein.

Kurz vor Redaktionsschluß wurde der Sieg von Weber/Wanger bei der Rallye Vorderpfalz am 19. Juni, dem sechsten Wertungslauf, bekannt.

GM Meldungen und Berichte aus der Organisation

100 000 Motoren produziert

Mitte Mai lief im General Motors Werk in Wien Aspern der 100.000ste Motor vom Band. Mit diesem Produktionsergebnis hat General Motors Austria die ursprünglich geplanten Ziele erreicht.

Darüber hinaus konnte auch der durch die gute Absatzsituation entstandene Mehrbedarf an Motoren und Getrieben voll erfüllt werden. Beliefert wurden die Werke in Spanien, Deutschland,

Belgien und England. Derzeit sind in Aspern rund 2.300 Mitarbeiter beschäftigt, die pro Stunde über 60 Motoren und Getriebe herstellen. Im Vollbetrieb kann diese Zahl auf 70 Motoren und 100 Getriebe erhöht werden. Beim „Jubiläums-Motor“ handelte es sich um einen 1,2 Liter-Motor mit Viergang-Getriebe. Dahinter GMA-Mitarbeiter, die stolz auf ihre Leistung sind.



SICHERHEIT BEREITS AB WERK

Unsere Sicherheitsforschung

Sicherheit steht auf Opels Prioritätenliste obenan. Das ist im Zeitalter hochentwickelter Technik eine volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Maxime. Opel-Automobile bieten alle Voraussetzungen für sicheres Fahren: gut beherrschbares Fahrverhalten, einfache Bedienbarkeit, umfassende Sichtverhältnisse und hohen Komfort. Und noch mehr: Sie verzeihen vielfach sogar Fahrfehler, die aus Unkenntnis oder Unerfahrenheit unterlaufen. Jede Neukonstruktion muß, bevor sie auf die Straße rollt, eine Vielzahl von Sicherheitstests absolvieren. So weisen insbesondere alle tragenden Autoteile Festigkeiten auf, die weit über den zu erwartenden Belastungen liegen. Der Ingenieur spricht von „mehrfacher Sicherheit“, die Bestandteil jeder Festigkeitsrechnung ist.

Zentrum der Fahrzeug-Sicherheitsentwicklung ist der Rüsselsheimer Unternehmensbereich „Produktentwicklung und Konstruktion“ (PEK). Hier, in den Konstruktionsabteilungen, Labors, Werkstätten und an den Prüfständen sind mehr als 4.000 Mitarbeiter beschäftigt. Eine Abteilung innerhalb der PEK beschäftigt sich ausschließlich mit Fahrzeugsicherheit. Dieser Bereich, die Opel Sicherheitsforschung und -entwicklung, stützt sich jedoch keineswegs nur auf theoretische Untersuchungen und simulierte Schadensfälle. Die Sicherheits-Spezialisten arbeiten in beratender Funktion eng mit den anderen Abteilungen zusammen.

Denn Sicherheit beginnt bereits im ersten Entwurfs-Stadium am Zeichenbrett. Das geht hin bis zu Zubehörteilen wie zum Beispiel Anhängerkupplungen, Dachgepäckträgern, Spoilern und Spezial-Ausrüstungen etwa für Taxis, Krankenwagen und Polizeifahrzeuge.

Wichtig: die Crashanlage

Außer den Prüfungen an Komplett-Fahrzeugen wird eine Vielzahl von Einzelteilprüfungen durchgeführt mit dem Ziel, das Verletzungsrisiko zu mindern oder sogar auszuschließen. Eine wesentliche Rolle in der Sicherheitsforschung spielt die Crashanlage, eine vergleichsweise junge Einrichtung. Nach den Anfängen vor 20 Jahren in einem Steinbruch und auf einer Gefällstrecke entstand 1968 die erste Crashanlage auf dem Prüffeld Dudenhofen.

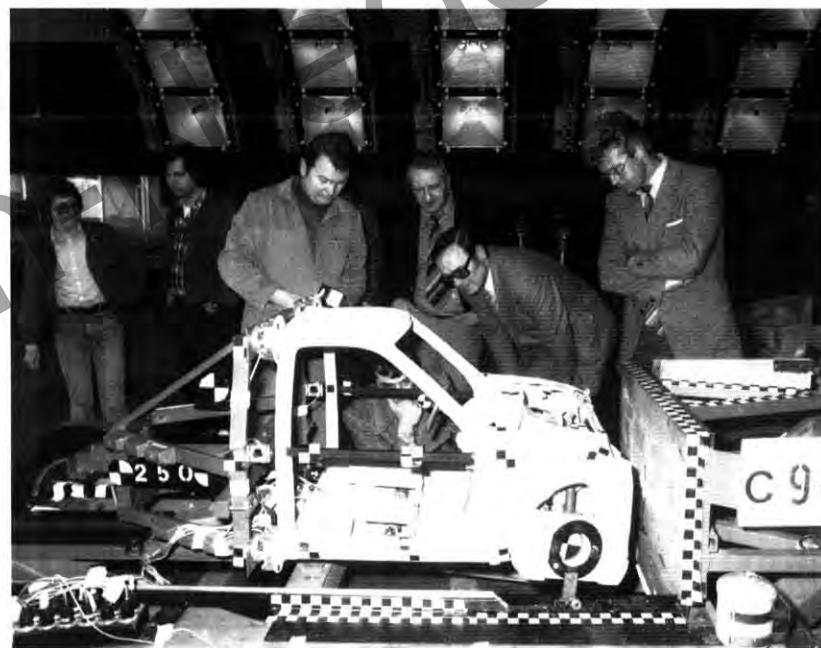
Eine Segelflugwinde diente damals als Antrieb, und Sonnenschein war Voraussetzung für eine annehmbare Filmqualität. Steigende Anforderungen an Testvielfalt und Versuchsqualität führten 1975 zum Bau des neuen Sicherheitszentrums mit seiner modernen Crashanlage, auf der eine Vielzahl von standardisierten Unfallsimulationen durchgeführt wird. Dazu zählen in der Regel der Front-, Seiten- und der Heckaufprall sowie ein seitlicher Über-



Im Opel-Sicherheitszentrum werden letzte Vorbereitungen für einen Crashtest mit einem Monza getroffen. Die hochmoderne Lichanlage leuchtet dreimal so hell wie die Mittagssonne am Mittelmeer. Hochgeschwindigkeitskameras machen beim Crashtest bis zu 20.000 Aufnahmen pro Minute, um nachträglich eine genaue Auswertung des Crashverhaltens zu ermöglichen.



Diese Aufprallsituation im „Rammtest“-Test kann Erkenntnisse zur Verbesserung der Gurtsysteme und des Innenraums vermitteln. Beim „Rammtest“-Test wird ein Fahrzeug auf einer Lafette fest verankert, die dann gegen eine Wand crasht.



Aufpralltests mit verkleinerten Modellen im Maßstab 1:2 vermitteln schon wertvolle Erkenntnisse über das spätere Crashverhalten eines Fahrzeugs, wenn es noch in der Entwicklungs- und Erprobungsphase ist. Das spart Zeit und Geld, denn ein Crash mit einem Prototypen kostet zwischen 500.000 und 800.000 Mark. Auf unserem Bild von links (stehend): Manfred Reichart, PEK-Sicherheitsversuche, Horst Heiderich, PEK-Karosserie-Entwicklung, und Günter Zech PEK-Sicherheitsversuche, sowie Klaus Böhm (vom Modell verdeckt) und Karl Brumm, Exekutivingenieur Versuchsgruppe.

schlag. Zusätzliche Crash-Tests mit verkleinerten Modellen im Maßstab 1:2, mit Hybrid-Fahrzeugen wie zum Beispiel eine Ascona-Frontpartie mit einem Kadett-Heck und dem sogenannten Rammtest — hier fährt eine Lafette, auf der die Fahrzeuge fest verankert sind, gegen die Wand — helfen, im Entwicklungsstadium neuer Modelle wertvolle Zeit zu sparen und Erkenntnisse über das künftige Crashverhalten zu gewinnen. Immerhin kostet ein Crash mit einem Prototyp zwischen 500.000 und 800.000 Mark.

In Sekundenschnelle

Im Rüsselsheimer Testzentrum beschleunigt eine gleichstromgetriebene Winde Massen bis fünf Tonnen auf 100 km/h mit einer Abweichung von weniger als 0,2 km/h. Diese hohe Genauigkeit ist erforderlich, damit die Ergebnisse der Testserien nicht durch Ge-

schwindigkeitsabweichungen verfälscht werden. Ein Crash läuft in Sekundenbruchteilen ab. Mittels Hochgeschwindigkeitsfotografie muß er daher reproduzierbar und für das Auge erfassbar gemacht werden. Je nach Anforderung gibt es dafür verschiedene Kamerasysteme, die Filmgeschwindigkeiten bis zu 20.000 Bilder pro Sekunde meistern. Diese Kameras sind stoßfest und können daher — bei Nahaufnahmen am Wagen montiert — am Aufprall teilnehmen. Unsere Sicherheitsingenieure analysieren in Zusammenarbeit mit Polizei- und Unfallchirurgen schwere Verkehrsunfälle, die sich im Rhein-Main-Gebiet mit Beteiligung von Opel-Fahrzeugen ereignet haben. Gerade in dem engen Bezug zur Verkehrspraxis sehen sie eine wichtige Kontrolle der Wirksamkeit aller Schutzmaßnahmen, die serienmäßig in Opel-Automobile eingebaut sind.

Sicherheit im Detail

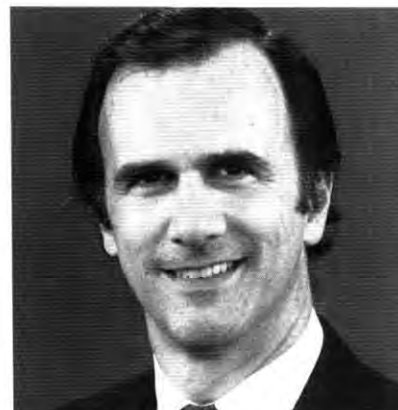
Pro Jahr werden im Rüsselsheimer Sicherheitszentrum über 50 Crash-Tests mit Komplett-Fahrzeugen gefahren.

Dazu kommen etwa 170 Versuche mit Modellen im Maßstab 1:2, mit Hybrid-Modellen und im Rammtest, wobei die Fahrzeuge auf einer Lafette fest verankert sind.

Um möglichst weitgehende Sicherheit zu gewährleisten, durchlaufen die Fahrzeuge unter anderem Frontal-, Heck-, Seitenaufprall und Überschläge im Test.

Mit Computerhilfe lassen sich rechnerisch bereits sehr präzise Aussagen zum voraussichtlichen Crash-Verhalten eines Modells machen, das sich noch im Entwicklungsstadium befindet.

Um den verschiedenen Aufprallarten gerecht zu werden, wurden zahlreiche Sicherheitsdetails in das Gesamtkonzept einbezogen. Das geht zum Beispiel von computerberechneten Sollknickstellen im Vorderrahmen, Verstärkungen in der A-Säule und Türverstärkungen in der Gürtellinie beim Frontalaufprall bis hin zu einer sorgfältig abgestimmten Heckstruktur und der gesicherten Lage des Tanks.

**Neuer Design-Chef**

Wayne K. Cherry (45) wurde mit Wirkung vom 1. Juli 1983 zum Design-Direktor der Adam Opel AG berufen. Seit 1965 war er bei Vauxhall Motors in gleicher Funktion verantwortlich. Wayne K. Cherry, der seit 1962 für General Motors arbeitet, tritt in unserem Unternehmen die Nachfolge von Gordon M. Brown an, der bei einem tragischen Unfall ums Leben kam.



Insassen-Haltesysteme unterliegen einer regelmäßigen Überprüfung. Hier werden spezielle Sitzstrukturen im Sitz und im Sitzunterbau getestet, die in Verbindung mit den Sicherheitsgurten das Abtauchen der angegurtenen Passagiere verhindern.



Das „Gruppenbild mit Dame“ zeigt Dummies, die bei uns als Versuchspuppen und Träger von Meßgeräten dienen. Sie liefern bei Crashtests wertvolle Aufschlüsse darüber, welche Verletzungen Passagieren hätten zustoßen können und wie das Verletzungsrisiko künftig weiter zu mindern ist.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

Parkplatz wurde zur Rennstrecke

14. ADAC-Ruhr-Slalom war ein voller Erfolg

Der Motor-Sport-Club Ruhr-Blitz, Bochum, hatte am 1. Mai wieder einen großen Tag. Auf dem Gelände vor dem Tor 1 in Bochum-Laer fand erneut ein spannendes Rennen statt. 119 Fahrer, darunter fast die ganze deutsche Elite, gaben sich ein Stelldichein.

Die Zeiten des Vorjahres wurden in einzelnen Klassen bis zu zwei Sekunden unterboten. Regen hatte den ADAC-Ruhr-Slalom etwas beeinträchtigt. Trotzdem waren über 6.000 Zuschauer gekommen. Nicht wenige

sahen sich im Fahrerlager um, wo die „heißen Öfen“ abgeladen, gewartet, überprüft und wieder verladen wurden.

Auch für das leibliche Wohl hatte der Veranstalter gesorgt. In großen Zelten wurden Getränke, Würstchen und Kuchen angeboten.

Die Bochumer Motorsportler schnitten recht gut ab. P. Look, Mitglied im MSC Ruhr-Blitz, erreichte in der Klasse A 5 (Wagen über 2.000 ccm) den 2. Platz. Den Gesamtsieg errang W.

Löckenhoff aus Wülfrath auf Opel Kadett in 2.05.70 Minuten. Er erhielt bei der Siegerehrung am Schluß der Veranstaltung den „Großen Preis der Adam Opel AG“. Pokal und Lorbeerkrantz überreichte W. Pihan, Leiter der Bochumer Werke (Bild). Für 1984 gibt es bereits große Pläne. Der MSC Ruhr-Blitz hofft, einen Lauf zur Deutschen Slalom-Meisterschaft übertragen zu bekommen.

Die Besucher der Veranstaltung hatten Gelegenheit, sich die gesamte Opel-Modell-Palette anzusehen. Unsere Fahrzeuge – besonders die sportlichen Typen – waren immer umlagert. Die gesamte Veranstaltung kann als voller Erfolg gewertet werden. Veranstalter und Zuschauer waren zufrieden.



Die Schülerlotsen beim Geschicklichkeitsfahren.



Rennatmosphäre...



Der beste Fahrer wird geehrt.

LANDESWETTBEWERB DER SCHÜLERLOTSEN

Opel war Gastgeber...

Zum zweiten Mal hatte die Landesverkehrswacht die Stadt Bochum als Austragungsort für den traditionellen Landeswettbewerb der Schülerlotsen ausgewählt. Der Wettbewerb fand am 29. April statt. Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Professor Dr. R. Jochimsen, hatte die Schirmherrschaft übernommen. Unser Werk war Gastgeber. Hier mußten 39 Schülerlotsen, die in Stadt- und Kreiswettbewerben als die Besten ausgewählt worden waren, in Theorie und Praxis zeigen, was sie können. Mit dem Fahrrad – die älteren Lotsen durften auf Wunsch ein Mofa benutzen – mußten sie ihre Geschicklichkeit beweisen. Daran schloß sich ein Reaktionstest an, und es gab noch eine schriftliche Prüfung.

Während in den Vormittagsstunden die 39 Schülerlotsen im wahrsten Sinne des Wortes „kämpften“, waren Eltern und Betreuer zur Stadtrundfahrt und

zu Besichtigungen eingeladen. Nach der „Arbeit“ folgte das Mittagessen und eine Werksbesichtigung. Um 16.00 Uhr war es dann soweit: Siegerehrung und Preisverleihung. Zum Abschluß gab es Kaffee und Kuchen.

Durch den Einsatz von Schülerlotsen werden viele Unfälle verhindert. Das freiwillige Engagement der 60.000 Schülerlotsen im Bundesgebiet erübrigt den Einsatz anderer Sicherungskräfte oder technischer Mittel und bedeutet für den Staat eine jährliche Ersparnis von 100 Millionen Mark. In Nordrhein-Westfalen sind allein 11.000 Schülerlotsen als Verkehrshelfer tätig. Durch ihre tatkräftige Hilfe spart das Land jährlich 16 Millionen Mark. In Bochum gibt es 72 Lotsen.

Schülerlotsen tragen bereits als junge Menschen Verantwortung. Sie leisten bei Wind und Wetter einen bedeutenden Beitrag zur Verkehrssicherheit. Das sollte auch an dieser Stelle einmal hervorgehoben werden.

Saragossa-Story

Manchmal geht das Leben seltsame Wege. Mitarbeiter E. Fuhlendorf, Werkzeugmacher in der Abteilung PVK, wurde vor gut einem Jahr von seinen Vorgesetzten gefragt, ob er zusammen mit einigen Kollegen vorübergehend in Spanien arbeiten wolle. Er überlegte, ließ sich beraten und sagte schließlich „ja“. Elf Jahre ist er bei uns tätig; er hat in unserem Werk gelernt. Durch eine Tätigkeit im Ausland kann man nur noch hinzulernen. Die Sache lief, die Arbeit machte ihm Spaß. In der Freizeit versuchte er, Land und Leute kennenzulernen. Und so kam es, daß ein Fräulein Maria-Isabel seine Wege kreuzte. Er mochte sie und sie mochte ihn. Man freundete sich an. Dann kam der spontane Entschluß: Wir heiraten. Im März war der große Tag. Es wurde ein großes deutsch-spanisches Fest gefeiert. Die Hochzeitsreise ging nach Gran Canaria. Unser Mitarbeiter ist inzwischen aus Spanien zurückgekehrt – selbstverständlich mit Frau. Das gemeinsame Leben in Bochum hat begonnen.



Glücklich: E. Fuhlendorf mit seiner jungen spanischen Frau.

Zwei Volltreffer...

Zwei Volltreffer von je 50.000 DM sowie zwei weitere hohe Prämien, alle mit einer Gesamtsumme von 182.386 DM, überreichte der Leiter der Fertigung und der technischen Bereiche,

H.G. Dörr, vor kurzem an die Einsender. Wie auf dem Bild zu sehen ist, steht die „Prämienfreude“ allen im Gesicht. Die Aufnahme zeigt von links: H.G. Dörr, die Einsender E. Schnittker, R. Ney, S. Nowak, K.H. Walta und H. Ischt sowie K. Becker vom Vorschlagswesen.



In wenigen Zeilen

Der anlässlich des Produktionsjubiläums gespendete Kadett wurde kürzlich durch Werksleiter W. Pihan offiziell an den Verein „Familien- und Krankenpflege, Bochum“, übergeben.

In den Betriebsversammlungen am 30. Juni und am 1. Juli hat K. H. Janzen, Vorstandsmitglied der IG Metall, zur Belegschaft gesprochen.

Während des Werksurlaubes werden alle Waschräume und Spinde gereinigt und desinfiziert. Einzelheiten dazu sind dem Werksanschlag zu entnehmen.

In der OPEL POST 4/83 berichteten wir darüber, daß ein Kunde beim Reinigen seines Kadetts einen Ehering

gefunden hat, den nach den Ermittlungen nur ein Werksangehöriger verloren haben kann. Der Verlierer hat sich gemeldet.

Berichtigung

In den Artikel über die Veranstaltung des Wettbewerbs „Jugend forscht“ in der Ausgabe 4/83 haben sich Druck- bzw. Übertragungsfehler eingeschlichen, die wir zu entschuldigen bitten. Dabei ist vor allem zu berichtigen, daß die Geldprämie, die die ausgezeichneten Schüler erhielten, nicht 6.000,- DM beträgt, wie versehentlich berichtet wurde, sondern 60,- DM.

Erster Besuch

D.D. Campbell, Executive Director PKW-Fertigung und Zusammenbau, Europa – Nachfolger von C.J. Vaughan – , hat kürzlich zusammen mit T. R. Faber, Leiter der Fahrzeugfertigung und Zusammenbau-Werke, unser Bochumer Werk besucht. Während seines eintägigen Aufenthaltes hat ein erster Kontakt mit Führungskräf-

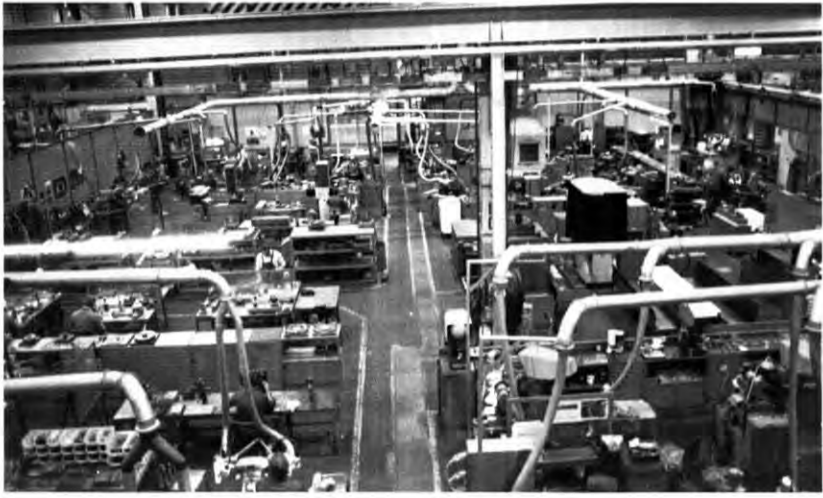
ten und dem Betriebsausschuß stattgefunden.

Besichtigt wurden Produktionsanlagen im Werk I und Werk II, die Ausbildungswerkstatt und das Teilelager. Die gerade fertiggestellte werkseigene Brücke in Bochum-Laer, die die Verbindung über die Höfstraße zum Neuwagenschlagplatz am Diesterweg herstellt, hat D.D. Campbell während seines Besuches ihrer Bestimmung übergeben.



D.D. Campbell (Mitte) und T.R. Faber mit W. Pihan am Werksmodell.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern



WERKZEUGSCHLEIFEREI

Modernste Meßgeräte

In der Werkzeugschleiferei unseres Werkes Kaiserslautern sind zur Zeit 73 Mitarbeiter (darunter eine Frau) damit beschäftigt, mit modernen Maschinen und Voreinstellgeräten alle Schneidwerkzeuge für die produktiven und unproduktiven Bereiche nachzuschär-

fen, neu zu bestücken und einzustellen. Qualifizierte Facharbeiter schleifen und montieren Räumwerkzeuge und Messerköpfe. Es werden Bohrer, Senker, Reibahlen, Stufenwerkzeuge aller Art, Gewindewerkzeuge, Drehmeißel, Tangentialmeißel, Rundform-



Mitarbeiter Karl Rech beim Bestücken eines Messerkopfes (linkes Bild). — Rechts Mitarbeiterin Edeltraud Gawenda beim Nachschleifen von Spiralbohrern an einer Kleinstbohrerschleifmaschine.



Links Mitarbeiter Bernward Dahlberger beim Neubestücken von Innenfräsern. Die Werkzeuge sind in der Kurbelwellenfertigung eingesetzt. — Rechts Mitarbeiter Werner Schindler beim Einstellen von Gewindestrehlern. Die Werkzeuge sind in der Fertigung Bolzen-Radlager für Kadett und Ascona im Einsatz.



Kolonnenführer Hermann Jung, Meisteranwärter Heinz Maurer und Kontrolleur Hans Bestyak (von links) beim Prüfen von Spiralbohrern mittels Goniermeter.

meißel, Fräswerkzeuge, Sägeblätter, Honahlen, Wig-Elektroden und viele andere Werkzeuge geschliffen.

Eine Besonderheit ist das Schleifen von polykristallinen Diamantschneiden, da bei 15facher Vergrößerung keine Mikroausbrüche sichtbar sein dürfen. Diese spezielle Schleifarbeit wird in Kaiserslautern für alle Opel-Werke durchgeführt. Modernste Werkzeug-Voreinstellgeräte dienen zum präzisen Einstellen von Fräswerkzeugen aller Art, insbesondere bei den Fräsköpfen mit polykristallinen Diamantschneiden. Mit diesen Geräten werden die Werkzeuge mit einer Genauigkeit von 0,003 mm berührungslos eingestellt.

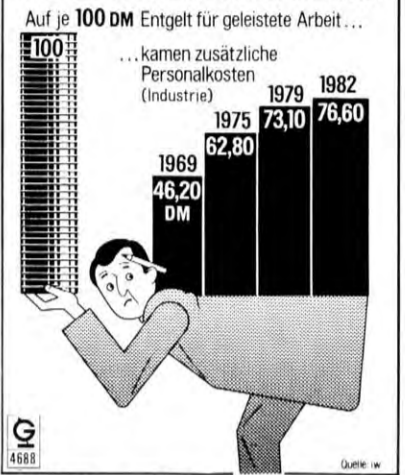
Alle instandgesetzten Werkzeuge durchlaufen einen Kontrollplatz, der



Mitarbeiter Wolfgang Lösch beim Schleifen von Wig-Elektroden.

mit modernen Meßgeräten ausgestattet ist. Sind Maßhaltigkeit und zeichnungsgerechter Nachschliff überprüft, werden die Werkzeuge in die einzelnen Werkzeugausgaben transportiert.

Der Lohn neben dem Lohn



Daß Löhne und Lohnkosten zweierlei Stiefel sind, geht aus unserem Globus-Schaubild klar hervor.

Werksbesichtigung der Volkshochschule

Neu in dem diesjährigen Seniorenprogramm der Volkshochschule war eine Besichtigung unseres Kaiserslauterner Werkes. Ende April war es dann soweit. Über 30 ältere Kaiserslauterner Bürger machten von diesem Programm Gebrauch. Viele waren zum ersten Mal bei uns, andere wiederum wollten unbedingt die neu hinzugekommenen Fertigungshallen sehen, da ihnen die anderen Betriebsteile von den Tagen der offenen Tür bekannt waren. Um allen gerecht zu werden, wurde eine Führung durch alle Produktionshallen vorgenommen. Beeindruckt von dem Fortschritt in der Fertigungstechnik und von der Sauberkeit in unserem Betrieb verließen die Besucher das Werk.



Der kluge Mann schlägt vor!

RUND UMS WERK

Belegschaft aus 260 Gemeinden

Die 6.630 Mitarbeiter unseres Kaiserslauterner Werkes kommen aus 260 Gemeinden. Das geht aus einer jetzt abgeschlossenen Verkehrszählung hervor.

Die meisten, 1.846, wohnen natürlich in Kaiserslautern selbst, die anderen in Orten bis zu einem Umkreis von 30, vereinzelt sogar bis zu 50 Kilometer vom Werk entfernt.

Der Motorisierungsgrad bei uns ist außerordentlich groß, wesentlich größer als in Rüsselsheim oder Bochum: fast 96 Prozent der Mitarbeiter fahren mit dem Pkw zur Arbeit, allein oder als Mitfahrer in Fahrgemeinschaften. Der Rest verteilt sich auf Benutzer von Motorrädern, Bussen und Bahn. Fußgänger und Radfahrer machen noch kein Prozent aus.

Besucher waren stark beeindruckt

Um sich über die in unserem Werk gefertigten Teile ein besseres Bild machen zu können, besuchten uns Anfang Mai die Mitglieder des Chef-Sekretärinnen-Clubs Kaiserslautern.

Nach der Begrüßung durch den Leiter des Werkes wurden die Damen von den Mitarbeitern D. Dannenberg und H. Frank durch unsere Fertigungshallen geführt. Unser oberes Bild zeigt den Werksleiter mit den Kaiserslauterner Sekretärinnen.

Zu Besuch bei uns waren kürzlich auch die Sicherheitsfachkräfte, Sicherheits-

beauftragten und Betriebsräte des Arbeitskreises Arbeitssicherheit der IG-Metall, Verwaltungsstelle Schwäbisch-Gmünd. Für diese Besuchergruppe waren unsere Arbeitssicherheitsvorrichtungen von besonderem Interesse und wurden fachmännisch begutachtet. Unser zweites Bild zeigt die Besuchergruppe kurz vor der Heimreise. In der Bildmitte erkennt man G. Hertel, Abteilungsleiter unserer Arbeitssicherheit, der die Gästegruppe fachmännisch führte.

Beide Besuchergruppen waren von dem bei uns Gesehenen stark beeindruckt.

CORSA-TEST

„Ernster Konkurrent“

„Die kleinen Abmessungen, leichtgängige Lenkung und gute Rundumsicht machen den CORSA zu einem idealen Stadtwagen. Ein moderner Motor sowie gute Aerodynamik und der lang, aber nicht zu lang übersetzte fünfte Gang, der auch auf Bundesstraßen gut brauchbar ist, bewirken einen günstigen

Verbrauch. In unserem Test waren es 8,2 Liter pro 100 Kilometer.

Fazit: Opels Neuester und Kleinster ist durch gelungenes Styling, sein gutes Raum- und Komfortangebot sowie durch Leistungsstärke und wartungsfreundliche Technik ein ernsthafter Konkurrent auf dem schon vollbesetzten Kompaktwagenmarkt...

Aus einem Corsa-Testbericht im „Telemotor“ des ZDF.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

20 MILLIONEN OPEL: DIE JUBILÄUMSFEIER

„Rüsselsheim ist ein Arbeitsplatz mit Zukunft“

Der Ablaufpunkt am Endmontageband unserer Großwagen im K 40 war am 25. Mai von 10.30 Uhr bis 11.15 Uhr in gleißendes Scheinwerferlicht getaucht. Schwungvolle Musik des Werksorchesters übertönte die Hallengeräusche. Das Band selbst war von einer blaupapierten Stellwand verdeckt. Viermal öffnete sich ein Vorhang, durch den zunächst drei Oldtimer und dann der Jubiläumswagen – ein Senator CD – rollten. Vier Zeitalter des Opel-Automobilbaues standen – von Pressevertretern und Kameraleuten des Fernsehens ins Visier genommen – nebeneinander: ein „Lutzmann“ aus dem Jahre 1898, ein „Laubfrosch“ aus dem Jahre 1924, ein „Kapitän“ der Nachkriegsgeneration und der „Senator“ Jahrgang 1983, der vom Generaldirektor vom Band gefahren wurde; neben ihm als Beifahrer saß der Betriebsratsvorsitzende Richard Heller.

Zur Feier des Produktionsjubiläums war viel Prominenz gekommen, unter anderem der Oberbürgermeister von Rüsselsheim, Norbert Winterstein, der Vorsteher der Stadtverordnetenversammlung, Kurt Reinhardt, der Landrat des Kreises Groß-Gerau, Willi Blodt, der Bundestagsabgeordnete Otto Zink, der Landtagsabgeordnete

des K 40 sowie Führungskräfte und Betriebsräte aus dem gesamten Unternehmen.

„Opel ist Rüsselsheim“

Der Generaldirektor begrüßte die Festversammlung und erwähnte, daß er 46 Jahre Opel-Geschichte miterleben konnte; er dankte allen Mitarbeitern für ihren Einsatz. Besonders beeindruckend bei einem Rückblick sei für ihn die Gemeinschaftsleistung von vier Generationen. Bedeutsam in diesem Zusammenhang die Feststellung: „Opel ist Rüsselsheim, und Rüsselsheim wird auch in Zukunft die starke Zentrale unseres Unternehmens bleiben. Rüsselsheim ist eine Fertigungsstätte mit Zukunft! Rüsselsheim ist ein Entwicklungszentrum mit Zukunft! Und Rüsselsheim ist ein Arbeitsplatz mit Zukunft!“ ... Opel und seine Mitarbeiter hätten die inzwischen 121jährige Geschichte des Hauses Opel und seine große Tradition immer als Auftrag zu neuem Fortschritt verstanden. „Die Mitarbeiter dieses Unternehmens wissen, daß man auf Leistungen der Vergangenheit nur stolz zurückblicken kann, wenn man auch für die Zukunft solche Leistungen ins Auge faßt und immer wieder den mühseligen und oftmals mit Rückschlägen verbundenen Weg zu neuen Erfolgen sucht ...“

„Zeichen der Zeit erkennen“

Der Vorsitzende des Betriebsrates, Richard Heller, betonte in seiner Ansprache, das Automobil habe das Leben der Menschen maßgeblich beeinflusst, ja das Gesicht der Welt verändert. Er deutete aber auch die Grenzen der Möglichkeiten an. Nachdenklich



Der Generaldirektor fuhr den Jubiläumswagen – einen silbergrauen Senator – vom Endmontageband im K 40. Neben ihm der Betriebsratsvorsitzende. Links ein „Opel-Lutzmann“ aus dem Jahre 1898. Davor Fahrer und Beifahrerin in zeitgemäßer Kleidung. Rechts (angeschnitten) ein „Laubfrosch“ aus dem Jahre 1924.

müsse man sich an einem stolzen Jubiläumstag auch fragen, ob unsere Industriegesellschaft nicht an die Grenzen des Wachstums gestoßen sei. Richard Heller hob hervor, daß die ständig steigenden Produktions- und Umsatzzahlen, die neuen Werke und anderes mehr auf der Leistung der bei uns beschäftigten Menschen beruhen. „Ohne diese Menschen wären auch keine 20 Millionen Fahrzeuge vom Band gelaufen.“ Die Zeichen der Zeit müßten richtig gedeutet werden. Wir hätten, so Richard Heller abschließend, hervorragende Produkte und eine qualifizierte Belegschaft. „Die Herausforderung der Zukunft wird aber nur dann zu meistern sein, wenn der Faktor Arbeit gleichberechtigt über alle wirtschaftlichen Entschei-

dungen – die ja dann direkt in das Leben aller Arbeitnehmer eingreifen – mitbestimmen kann ...“

„Zuversicht besteht zu Recht“

Der Oberbürgermeister von Rüsselsheim, Norbert Winterstein, ging in seinem Grußwort unter anderem auf die historische Entwicklung der Stadt ein und hob die Bedeutung des Werkes für Gemeinde und Einwohner hervor. Das Produktionsjubiläum sei ein Ereignis, das das Unternehmen und seine Menschen, aber auch ganz Rüsselsheim und sein Umfeld gleichermaßen berührten. Daß Opel die Talsohle durchschritten habe, müsse gerade von ihm als Stadtoberhaupt mit großer Freude begrüßt werden. Das gelte auch für den Produktionsrekord, zu dem er allen bei

Opel herzliche Glückwünsche übermittle. Der Oberbürgermeister sagte abschließend: „Die Tatsache, daß es in der Vergangenheit stets gelungen ist, sich den Anforderungen veränderter Zeiten nicht nur anzupassen, sondern sie selbst aktiv mitzugestalten, und die Tatsache, daß dies auch in der jüngsten Zeit wieder gelungen ist, erfüllen mit Zuversicht. Und der 20millionste Opel ist ein sichtbarer Ausdruck dafür, daß diese Zuversicht zu Recht besteht. Ich bin sicher, daß die Gemeinschaft zwischen der Stadt Rüsselsheim und der Adam Opel AG auch künftig nicht nur eine bloße Zweckgemeinschaft sein wird, sondern auf gegenseitiger Achtung, Sympathie und gemeinsamer Suche nach dem Besten für alle Beteiligten bestehen wird.“



Hertha Max, Vorsitzende des Vereins „Beschützende Werkstätten“, erhielt vom Generaldirektor einen überdimensionalen Fahrzeugschlüssel für einen Rekord Caravan, der dem Verein gute Dienste leisten wird.

Martin Schlappner und Hertha Max, Vorsitzende des Vereins „Beschützende Werkstätten“, die anlässlich des Jubiläums den Schlüssel für ein Fahrzeug ihrer Wahl überreicht bekam. (Sie hat sich für einen Rekord Caravan entschieden, der den „Beschützenden Werkstätten“ gute Dienste leisten wird.) Zur Jubiläumsfeier kamen natürlich auch zahlreiche Pressevertreter sowie Fernsehteams von ARD und ZDF, nicht zuletzt viele Mitarbeiter



Zum Abschluß das Gespräch mit der Presse. Auf dem Bildausschnitt das für Öffentlichkeitsarbeit zuständige Vorstandsmitglied Hans-Wilhelm Gäb, Generaldirektor Ferdinand Beickler und der Leiter unserer Presseabteilung, Hellmut-Peter Clauss (von links).

„Brand“ im Kohlenbunker

„Alarm“ im Werk Rüsselsheim: Vermutlich durch unkontrollierten Funkenflug bei Reparaturarbeiten ist Kohlenstaub in einem Kohlenbunker in Brand geraten; es entstand eine Verpuffung, aus der sich ein offenes Feuer im Bunkerbereich entwickelte.

Schon kurze Zeit später sind Werkfeuerwehr und Werksärztlicher Dienst zur Stelle. Eile ist geboten, der Monteur einer Reparaturkolonne wird vermißt, und die ungeschützten Zugänge zum Bunkerbereich, Podeste und Treppen, sind wegen der starken Rauchentwicklung nicht mehr begehbar.

Die Feuerwehrmänner können den Monteur bergen, noch am Unfallort werden Wiederbelebungsmaßnahmen eingeleitet, außerdem sind weitere Personen verletzt worden; an Ort und Stelle werden sie ärztlich versorgt und dann abtransportiert. Die Löscharbeiten gehen unterdessen weiter ...

Glücklicherweise war der hier geschilderte „Brand“ kein Ernstfall, vielmehr handelte es sich bei diesem Einsatz um eine Probe für den Notfall mit Werkfeuerwehr und dem Werksärztlichen Dienst. Selbstverständlich gab es bei dieser vor einiger Zeit stattgefundenen Fortsetzung auf Seite 7



„Alarm“ im Werk: Mannschaft und Gerät der Werkfeuerwehr sind in kürzester Zeit einsatzbereit.



Nach der medizinischen Erstversorgung noch am Unfallort durch Werksärztin Dr. E. Bauer: Abtransport eines „Verletzten“ durch die Werkfeuerwehr.

„Brand“

Fortsetzung von Seite 6

Übung auch keine Verletzten. Alle Beteiligten konnten jedoch in dieser angenehmen Alarmsituation ihr Können unter Beweis stellen. Besonders auf Schnelligkeit und Genauigkeit kommt es bei einem derartigen Einsatz an, jeder Handgriff muß sitzen, damit keine kostbare Zeit verlorengeht.

In der abschließenden „Manöverkritik“ wurde festgestellt, daß man das Übungsziel erreicht habe, die Zusammenarbeit zwischen Werkfeuerwehr und Werksärztlichem Dienst aber noch verbessert werden kann, die Probe für den Ernstfall jedoch im wesentlichen gut geklappt habe. Kr.



GRATULATION FÜR DIE JUNGFORSCHER

„Eine hervorragende Erfindung“

Fachgerecht griff Generaldirektor Ferdinand Beickler den Bohrer, legte ihn auf den Schleifbock und schiffte gekonnt den Bohrkopf, um danach festzustellen: „Eine brillante Idee“ (Bild). Das Lob kam aus berufenem Munde, denn Ferdinand Beickler begann vor dem späteren Studium seine Opel-Laufbahn als Werkzeugmacher-Lehrling in Rüsselsheim; es galt den Auszubildenden Stefan Flörheimer, Rainer Herbert und Rüdiger Wlach. Sie hatten bekanntlich einen automatisch verstellbaren Schleifbockanschlag erfunden, der einen konstanten Sicherheitsabstand zur Schleifscheibe von ein bis drei Millimetern garantiert.

Die Vorteile dieser Entwicklung, der Wegfall des Nachstellens, die Erhöhung der Arbeitssicherheit und die kostengünstige Nachrüstung an vorhandenen Schleifmaschinen, brachten den drei 18jährigen Auszubildenden neben dem Gesamtsieg im diesjährigen Bundesentscheid „Jugend forscht“ eine Prämie von 3.000 Mark und eine einwöchige

Reise nach Genf und Grenoble. Wie im Vorjahr stellt Opel damit auch 1983 wieder die Bundessieger im Fachgebiet Arbeitswelt. (Ein ausführlicher Bericht über den Sieg unserer Azubis erschien bereits in der letzten Ausgabe der Werkzeitung.)

„Die hervorragende Erfindung beweist Initiative, Kreativität und analytisches Denken“ betonte der Generaldirektor bei der Ehrung in Anwesenheit von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt sowie Führungskräften der Personalentwicklung und Berufserziehung.

Die von den drei Auszubildenden bewiesene Kreativität mache ihn sehr glücklich. An diesem Beispiel zeige sich das wachsende Leistungsdenken junger Menschen. Er veranlaßte einen Großversuch dieser Entwicklung in der Rüsselsheimer Lehrwerkstatt. Als Anerkennung der Firma erhielten die drei Sieger eine 7-Tage-Reise zum Kerscheneister-Institut im Deutschen Museum in München.

EINE GUTE IDEE

Warum nicht in eigener Regie?

Bei einer 500 t Bördel-Pressen der Schweißstraße im Preßwerk K 40 mußten die ausgeschlagenen Führungszylinder im Unterteil der Presse ausgetauscht werden. Um die Führungszylinder herausnehmen zu können, mußte das gesamte Oberteil der Presse demontiert werden. Da im Bereich dieser Presse kein Hallenkran zur Verfügung stand, sollten Fremdfirmen das Pressenoberteil mit einem Spezialkran und Hebewerkzeugen abheben.

Die Mitarbeiter Hans Schubert, Heinz Althön, Karl Heinz Janzer und Erich Wick überlegten gemeinsam, wie die Presse kostengünstiger in eigener Regie auseinandergenommen werden könnte. Nach reiflicher Überlegung schlugen die Einsender vor, zwischen Kopfstück und Stößel starke Doppel T-Träger zu schieben und das Ganze mit den Seitenständern fest miteinander zu verbinden. Dieser ganze Block, ca. 100 t schwer, wurde mit Hydraulikhebern



Werksferien 1984

Die Werksferien 1984 für das Werk Rüsselsheim werden für die Zeit vom Montag, dem 16. Juli, bis Freitag, dem 3. August 1984, festgelegt.

Für die Werkschließung im Zusammenhang mit Weihnachten und dem Jahresende 1984 sind für alle Schichten zwei Tage Tarifurlaub gebunden. Über den anfallenden dritten Tag für die Nachtschicht wird zu einem späteren Zeitpunkt verhandelt.

hochgehoben, bis die Seitenständer über den Führungszylindern standen, dann mit Panzerrollen zur Seite gefahren und auf den Doppel T-Trägern abgesetzt. Jetzt konnten die ausgeschlagenen Führungszylinder herausgezogen und durch neue ersetzt werden.

Ein schweres Stück Arbeit, aber es klappte. Die Einsender freuten sich darüber, besonders natürlich über die Prämie für ihre gute Idee. Auf unserem Bild sieht man sie vor der Presse, die inzwischen wieder voll im Einsatz ist. Fr.

NACHBARSCHAFTSFEST

Viele Kontakte wurden geknüpft

Sich Kennenlernen bei Spaß, Musik und Tanz, das war das Motto, unter dem das Jugendsozialwerk als Betreuer unserer Opel-Wohnheime zusammen mit der Siedlergemeinschaft Rüsselsheim kürzlich zum Nachbarschaftsfest im Wohnheim der Alzeier Straße eingeladen hatte.

die Türkei und Spanien um Gäste und versuchten mehr als nur oberflächliche Eindrücke ihrer Heimat zu vermitteln.

Fazit: Ein gelungenes Fest, auf dem man miteinander reden und wo viele Kontakte geknüpft werden konnten, wodurch sicher manches Vorurteil abgebaut wurde.

Bei einem vierstündigen Programm mit Tanz- und Musikgruppen (Bild) aus verschiedenen Ländern und leckeren in- und ausländischen Spezialitäten – Kebab mit Reis, eine Spezialität aus der Türkei, schmackhafter Paella, eine aus Spanien und knusprigen Waffeln der Siedler-Jugend – trafen sich hauptsächlich Spanier und Türken, aber auch Bürger anderer Nationalitäten mit ihren deutschen Nachbarn. Sie verlebten gemeinsam einen unterhaltsamen Nachmittag, um sich gegenseitig besser kennenzulernen. Auch die Information kam neben Spiel und Spaß nicht zu kurz: mit Plakaten und Prospekten und sogar mit einer kleinen Ausstellung einheimischer Künstler warben



„Eine Portion Paella, bitte“. Vier solcher Riesen-Paellas zu je 60 Portionen wurden beim Nachbarschaftsfest verteilt.



Die spanische Folklore-Gruppe „La Lira“ in Aktion.

VERKEHRZÄHLUNG

Fast 52 Prozent mit dem Wagen

Bei der kürzlichen Verkehrszählung im Werk Rüsselsheim ergab sich erneut, daß die Mehrheit der Mitarbeiter den Wagen als Transportmittel für die Fahrt zum Arbeitsplatz benutzt, genau 51,6 Prozent waren es am Tage der Zählung, und zwar als Fahrer und Mitfahrer. 8.906 Wagen wurden auf unseren Parkplätzen abgestellt.

Busse (werkseigene, städtische, private und Busse der Bahn) beförderten knapp 27 Prozent der Belegschaft. 10 Prozent kamen mit Rädern und Motorrädern, die Bahn benutzten knapp 5 Prozent. Der Rest kam am Tag der Zählung auf Schusters Rappen.

Übrigens im Vergleich der einzelnen Transportmittel seit Jahr und Tag fast die gleichen Zahlen – mit geringfügigen Veränderungen einmal nach oben, einmal nach unten.

Aufsichtsratssitzung

Der 22. Juni '83 stand ganz im Zeichen des Aufsichtsrates unseres Unternehmens. Am Vormittag stand die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses für 1982 sowie der Geschäftsbericht und damit im Zusammenhang stehende Fragen auf der Tagesordnung des bis zu diesem Tage amtierenden Gremiums. Nach einem gemeinsamen Mittagessen der alten und neuen Auf-

sichtsratsmitglieder mit dem Vorstand, konstituierte sich der neue Aufsichtsrat, dessen Arbeitnehmervertreter bekanntlich am 19. April von der Wahlmännerversammlung gewählt wurden. (Siehe dazu den Bericht in der letzten Ausgabe der Werkzeitung.)

Fahrgemeinschaften

Sobernheim, Franz R. Weis, Abt. 1244, Wechselschicht, Tel. 4883.

Gau-Odernheim u. Umgbg. W. Mühl, Normalsch., Tel. 2172 (priv.: 06733-1745).

Rossdorf, Traisa o. DA-Eberstadt, Fahrgem. sucht Mitf. H. Heck, 8350 PEK, Normalsch. (7.30-16.00), Tel. 2726 (priv.: 06154-8539).

Bad-Kreuznach, A. Krolla u. A. Becker, Wechselsch. (B), Parkpl. Portal 60, Tel. 4494, App. 86, 4637 u. 3541.

Idstein u. Umgbg. R. Grosse, Abt. 7211, Tel. 4692 (priv.: 06126-4912).

Wußten Sie...

daß das Werkskraftwerk in Rüsselsheim acht Kessel mit einer elektrischen Gesamtleistung von 60 MW und einer thermischen Leistung von 500 MW in Betrieb hat? Elektrofilter, die in der Lage sind, 99 Prozent des Staubes auszuscheiden, reinigen die Abgase.

Personalmeldungen

Unsere Jubilare

40



Fritz Heckert
PEK-Getriebe
2.11. 1982



Adolf Riga
Motorenbau M 55
2.6. 1983



Jakob Hübner
Instandh.Kar.Bau
11.6. 1983



Horst Boegli
PEK-Werkst.Entw.
14.6. 1983



Friedr.H. Claus
Zentr.Werkst.II
15.6. 1983



Heinrich Drott
Zentr.Werkst.I
17.6. 1983



Friedrich Jungblut
Werkz.u.Betr.Mit.
22.6. 1983

Rüsselsheim

1.6. 1983
Rotraud Mehrfeld
Verk.-Teileversand
Balda Ottl
Mat.u.Prod.Kontr.
2.6. 1983
Rudolf Anthes
Lackiererei
Karl-E. Bachmann
Preßwerk
Werner Birner
PEK-Beh. Verbind.
Erich Caliori
Schmiede
Helmut Diefenhardt
Kar.Ftgmontage
Lothar Duft
Kar.Ftgmontage
Georg J. Eigenbrodt
Wagenendmontage
Helmut Häbe
Instandh.Preßwerk
Erich Herbig
Lackiererei
Edgar Heß
Kar.Rohmontage
Gerhard Horbank
Instandh.Preßwerk
Kurt Kalkbrenner
MPK-Mat.Abt.
Rudolf Köhler
Instandh.Preßwerk
Heinrich Krist
PEK-Versuchsgruppe
Anton Kurbatfinski
Preßwerk
Manfred Lumb
T u. Z Systeme
Heinrich Runkel
Lackiererei
Gerhold Runschke
Gesenkbau
Erwin Scheppeler
Lohnbuchhaltung
Manfred Schmelz
Kar.Ftgmontage
Otto Schmotz
Wagenendmontage
Klaus Stabel
Schmiede
Ludwig Voigt
Kar.Rohmontage
Erwin Wilhelm
Preßwerk
4.6. 1983
Johann Hinek
Kar.Ftgmontage
9.6. 1983
Karl Allendorf
Kar.Ftgmontage
Josef Bäuml
MPK-Mat.Abt.
Georg Barutschek
MPK-Mat.Abt.
Egon Bender
MPK-Ftgmont.Steuer.
Martin Brandscheid
Instandh.Preßwerk
Heinrich Brodrecht
Instandh.Lackiererei

25

Hans Josef Dilly
Besch. Einsatz
Peter Franz
Instandh.Preßwerk
Bernhard Gäng
Lackiererei
Alfred Grytzmann
Chassis Teile
Willi Heizenöder
Instandh.Preßwerk
Wolf-Dietr. Hellwig
Kar.Ftgmontage
Josef Hochrein
Instandh.Lackiererei
Otto Kölsch
Preßwerk
Marian Marciniak
Ordnungsdienst
Werner Markloff
Instandh.Chassisbau I
Hermann Merz
Kar.Rohmontage
Peter Müller
Wagenendmontage
Werner Miersch
PEK-Stückl.u.Fr.G.
Hermann Pöller
Polsterei
Xaver Riedl
Instandh.Preßwerk
Arno Schnecko
MPK-Transp.Abt.
Herbert Schneider
Lackiererei
Dr. H.D. Scholl
Zentr.Pers.u.Sozialw.
Edgar Schuck
Zentralwerkst.II
Wendel Suchy
Lackiererei
Otmar Wagner
Kar.Ftgmontage
Dieter Zeitz
Kar.Ftgmontage
10.6. 1983
Dieter Drischler
Wagenendmontage
Felix Jakubasch
MPK-Ftgmont.Steuer.
Johann Mark
Zentr.Werkst.I
Adolf Schadt
Instandh.Lackiererei
Josef Vinogradic
Kar.Gerippebau

Hans Schimpf
Zentr.Werkst.I
14.6. 1983
Karl-Heinz Ottum
MPK-Transp.Abt.
15.6. 1983
Rudolf Pöpperl
Werksverpflegung
16.6. 1983
Adolf Balestreri
Zentr.Werkst.II
Willy Beyer
Achsenbau
Kurt Döhring
Wagenendmontage
Hans Häfner
Kar.Ftgmontage
Roland Langhammer
MPK-Verp.u.Versand
Heinrich Markert
Zentr.Werkst.I
Gottfried Massing
Instandh.Chassisbau II
Herbert Pfeifer
MPK-Syst.u.Techn.Info.
Herbert Röcker
Kar.Ftgmontage
Ernst Schlitz
Lackiererei
Günther Schmahl
Insp.Schmiede
Kurt Schmiade
Modell-u.Lehrenbau
Heinz Schröder
Kar.Ftgmontage
Artur Schupke
Wagenendmontage
Johann Schwartling
PEK-Versuchsbau
Werner Wochter
Werkschutz
Karlheinz Wenner
Kar.Ftgmontage
Josef Will
Lackiererei
17.6. 1983
Horst L. Bernhardt
Lackiererei

11.6. 1983
Josef Reutershan
PEK-Versuchsbau
12.6. 1983
Franz Raab
Kar.Gerippebau
13.6. 1983
Robert Auth
PEK-Versuchsbau
Werner Roth
PEK-Motorenentw.

Hans Debus, Qual.Förder.u. Qual. Kontr.
geb.29.6.26 gest.29.4.83
Willi Harth, Inspektion K 40, II
geb.20.12.28 gest.5.5.83
Jakob König, Werkschutz
geb.20.4.23 gest.6.5.83
Alfred Reinheimer, Teile-Lager
geb.20.7.31 gest.8.5.83
Hendrik Lipsik, ZW I, Zentr.Masch.Abt.
geb.30.9.26 gest.12.5.83

Wir gedenken

Rüsselsheim



Viele Punkte wurden getilgt

Auf einen Schlag haben seit dem 1. Juni dieses Jahres rund eine Million Autofahrer wieder eine weiße Weste. Der Grund: Ihre in der Flensburger Verkehrssünder-Kartei gespeicherten Punkte wurden an diesem Tag aus dem Register gestrichen. Anlaß für dieses Großreinemachen ist die Reform der Kartei, nach der es künftig nur noch dann Punkte gibt, wenn das Bußgeld 80 Mark oder mehr beträgt und nach der alle Eintragungen gestrichen werden, die aus früheren „Unter-80-Mark-Bußgeldbescheiden“ resultierten. Insgesamt, so rechneten Experten aus, sinkt die Zahl der „Angepunkteten“ durch diese Maßnahme von 4,8 auf 3,8 Millionen, und von den insgesamt 9,5 Millionen Eintragungen werden rund 2,1 Millionen getilgt. Die Reform bedeutet allerdings nicht, daß bestimmte Verkehrsdelikte nun überhaupt nicht mehr vom Gesetzgeber bestraft werden. Verbotenes bleibt weiterhin verboten, nur fallen bei einigen Verkehrs-sünden die Punkte weg.

Bummelei am Lenkrad

Während der sonntäglichen Ausflugsfahrten kann man oft beobachten, daß Autofahrer auf landschaftlich reizvollen Streckenabschnitten auffallend langsam fahren. Das ist durchaus verständlich und kann den Rasern sogar zur Nachahmung empfohlen werden. Voraussetzung ist jedoch, daß durch dieses Bummeln am Lenkrad niemand behindert wird. So verlangt es auch die Straßenverkehrsordnung. In Paragraph 3 heißt es: „Ohne triftigen Grund dürfen Kraftfahrzeuge nicht so langsam fahren, daß sie den Verkehrsfluß behindern“. Das ist zum Beispiel immer dann der Fall, wenn man wegen Überholverbots oder ständigem Gegenverkehr an dem Langsamfahrer nicht vorbei kann. „Zu langsam“ fährt nach Auffassung der Gerichte, wer auf Autobahnen weniger als 80 km/h, auf sonstigen Straßen außerorts weniger als 30 km/h fährt, obwohl diese Geschwindigkeit vertretbar wäre.

Helmut Poniatowski, Entw.Fertigungs-Syst.
geb.30.3.31 gest.21.5.83
Horst Nährer, Instandh.Preßwerk
geb.13.1.35 gest.27.5.83
Walter Link, Teile-Lager
geb.20.12.27 gest.28.5.83
Wolfram Knoob, Lackiererei
geb.6.7.31 gest.2.6.83

Bochum

Edmund Holk, MPK-Transport-Abt.
geb.10.11.29 gest.2.5.83

Wußten Sie...

daß der Wasserhaushalt unseres Rüsselsheimer Werkes dem einer Großstadt von ca. 300.000 Einwohnern entspricht?

Kinder sehen vom Gas gehen



Eine Aktion der Deutschen Verkehrswacht und der Adam Opel Aktiengesellschaft

Das hier verkleinerte und im Original farbige Plakat der jährlich stattfindenden Gemeinschaftsaktion der Deutschen Verkehrswacht und unseres Unternehmens wirbt in diesem Jahr mit dem abgebildeten Motiv für besondere Vorsicht gegenüber Kindern, vor allem den ABC-Schützen des Jahrganges 1983. Nach den Sommerferien wird es in allen Bundesländern an gut sichtbaren Punkten beziehungsweise in der Nähe von Schulen angebracht. Der von der Deutschen Verkehrswacht vorgegebene Slogan „Kinder sehen – vom Gas gehen“ ist ein eindringlicher Appell an alle Verkehrsteilnehmer, vor allem die motorisierten, der nach wie vor erschreckend hohen Unfallzahl mit Kindern entgegenzuwirken.

REIFENPANNE

Brett im Wagen?

Diese Frage wird sicherlich nicht jedem Autofahrer einleuchten, trotzdem hat sie ihre Berechtigung. Haben Sie schon einmal versucht, den Wagenheber auf einem weichen Untergrund für einen Radwechsel aufzusetzen? Genau in diesem Augenblick wird sich die Nützlichkeit eines kleinen Holzbrettes herausstellen, denn in solchen Momenten findet der Autofahrer meist nichts, was er unter den Heber legen könnte, damit er nicht einsinkt. Ein kleines, stabiles Holzbrett, sofern im Auto mitgeführt, kann dann prima helfen.

IVB

OPEL POST

35. Jahrgang – Juni 1983

Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft. Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim – Verantwortlich: Karl Heinz Mai – Redaktion: Gisela Kröhner – Redaktion Bochum: Horst v. Dieken – Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam – Nachdruck nur mit Quellenangabe – Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder – Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht – Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen. – Fernsprecher: 06142-664879. (Fernschreiber: 41 239) – Hausapparat: 4879 oder 3387 – Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

Der Kopf wird am besten geschützt

Kopferletzungen beim Frontalaufprall



Zum Schaubild oben: Wenn Pkw-Insassen in einen Unfall verwickelt werden, wird auch der Kopf durch den angelegten Sicherheitsgurt wirksam geschützt. Das Institut für Fahrzeugtechnik der Technischen Universität Berlin untersuchte im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine Reihe von Frontalaufprall-Unfällen. Beim Vergleich von angegurteten und nicht angegurteten Pkw-Insassen, die beim Unfall verletzt wurden, zeigte sich ganz deutlich, welchen Gefahren der Kopf ausgesetzt ist. Von den mit einem Automatikgurt gesicherten Fahrern erlitten 29,7 Prozent, von den Beifahrern 20,8 Prozent Verletzungen am Kopf. Bei den Fahrern, die keinen Gurt angelegt hatten, waren es dagegen 85,7 Prozent und bei den Beifahrern 75 Prozent.

Qualität – bei uns oberstes Gebot

Die hohe Qualität unserer Produkte, garantiert durch sorgfältige Verarbeitung, geringe Reparaturanfälligkeit und damit niedrige Betriebskosten, spielt bei den Käuferwünschen eine entscheidende Rolle; im immer härter werdenden Wettbewerb ist sie eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Verkaufserfolg unserer Modelle. Um den Anforderungen des Marktes gerecht zu werden, muß, beginnend bei der allerersten Planungsphase über alle Abschnitte der Produktion bis zum Händlerservice, auf die gleichbleibend gute Qualität aller Opel Produkte geachtet werden. Diese wichtige Aufgabe wird in unserem Unternehmen durch gemeinsame Anstrengungen aller Abteilungen wahrgenommen, bei denen die Mitarbeiter des Bereiches Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion eine besonders wichtige Rolle spielen. Einen Überblick über Struktur und Aufgabe dieses Bereiches, in dem die Ingenieure, Techniker und Inspektoren der einzelnen Abteilungen tätig sind, geben wir in dem folgenden Artikel; zu besonderen Schwerpunkten berichten wir in loser Folge in weiteren Ausgaben der OPEL POST.

Es entspricht dem Selbstverständnis des Bereiches Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion, sicherzustellen, daß alle Opel Produkte, ob nun in Rüsselsheim oder in den anderen Opel Werken hergestellt, den gleichen Qualitätsstandard aufweisen und somit dem hohen Qualitätsanspruch gerecht werden, der an jedes einzelne der produzierten Fahrzeuge, Aggregate oder Teile gestellt wird. Ein hohes Ziel.

Europaweite Zuständigkeit

Die Voraussetzungen dafür sind durch die moderne Organisationsform des Qualitätsbereiches gegeben: Der Leiter der Qualitätsförderung sowie die Leiter der Qualitätskontrolle aller Werke berichten an den Direktor der Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion, der seinen Sitz in Rüsselsheim hat und seinerseits direkt an den Generaldirektor berichtet. Damit besteht eine übergreifende europaweite Verantwortung. — Die Qualitätsförderung, zentral für alle europäischen Werke in Rüsselsheim gelegen, sieht ihr Hauptaufgabengebiet in der Erkennung und Analyse von Feldproblemen, Veranlassung von korrektiven Maßnahmen und letztlich in der Steigerung der

Qualität. Der Qualitätskontroll-Planung, zentral in Rüsselsheim angesiedelt, obliegt die europaweite Planung für Einrichtungen der Qualitätskontrolle sowie der Lehren und Einrichtungen zur Prüfung von Auswärtsteilen oder besser Lieferantenteilen.

Zwingende Einflußnahme

Die Qualitätskontrolle einschließlich Inspektion und der Abteilung Qualitätssicherung Auswärtsteile in den einzelnen Werken sichert letztlich die Herstellung unserer Produkte gemäß Spezifikationen. Die durchschnittliche Rate von Linien-Inspektoren zur Produktion liegt in den einzelnen Werken bei ca. 1 : 10. Im folgenden nun ein Überblick über die ununterbrochene und zwingende Einflußnahme aller Unter-Bereiche auf das Produkt, und zwar vom Stadium der Konstruktion und Entwicklung an bis hin zum fertigen Fahrzeug in der Hand des Kunden.

Frühzeitiges Erkennen

Bereits die Entwicklungs- und Konstruktionsphase wird von der Arbeit der Qualitätsförderung begleitet. Schon zu diesem Zeitpunkt werden Erfahrungen aus laufenden Modellen der Konstruktion zur Kenntnis ge-

bracht, die wiederum dieses Wissen in die neue Konzeption einfließen läßt. Gegen Ende der Entwicklungsphase in der Konstruktion werden erste zur Verfügung stehende Versuchsteile, Zusammenbau und Aggregate von Mitarbeitern der Konstruktions-Bereiche und der Qualitätsförderung auf potentielle Qualitätsprobleme untersucht. Erkenntnisse daraus führen gegebenenfalls zu weiteren konstruktiven Änderungen.

Wichtige Vorprüfungen

In dieser Phase wird vor allen Dingen der Unterbereich Qualitätskontrolle und Inspektion aktiv, der nunmehr alle Vorbereitungen für das Pilot- und Vorproduktionsprogramm trifft. Sie beginnt mit dem Erarbeiten von Inspektions-Vorschriften durch die Qualitätskontrolle. Das sind Prüfpläne, in denen exakt beschrieben ist, wie die späteren Kontrollen von Einzelteilen und Zusammenbauen vorzunehmen

Einrichtungen, Lehren und Programmen so rechtzeitig zu erkennen, daß noch vor Produktionsbeginn Änderungen und qualitative Verbesserungen vorgenommen werden können.

Vor-Produktionsprogramm

Dem Pilot-Programm folgt das wichtige Vor-Produktionsprogramm. In dieser Phase wird eine große Anzahl von Fahrzeugen auf dem regulären Montageband in dem jeweiligen Werk bei voller Bandgeschwindigkeit vor dem eigentlichen Produktionsstart unter Serienbedingungen gebaut. Hier gilt es, die Wirksamkeit aller Maßnahmen, ob am Produkt selbst oder an den Einrichtungen und Lehren zu testen, das Personal von Produktion, Instandhaltung und Qualitätskontrolle mit dem neuen Modell bekanntzumachen, die Richtigkeit der Inspektionstätigkeit zu prüfen und letztlich noch bestehende Probleme zu erkennen und abzustellen. Auch diese Fahrzeuge werden wiederum extremen Dauerversuchen durch PEK und Qualitätsförderung ausgesetzt. In diesem Stadium wird das Qualitätskontroll-Programm erarbeitet und die Prüfung von Lehren und Einrichtungen abgeschlossen.

Beispiel bei einem neuen Lieferanten die von ihm zur Verfügung gestellten Erstmuster Teile ebenfalls unseren Anforderungen, so kann er liefern. Die Qualifikation dieses Lieferanten wird weiterhin in unregelmäßigen Abständen durch Kontrollbesuche überwacht. In einem umfangreichen Bewertungssystem werden die Lieferungen eines Zulieferers geprüft und nach einem Punktsystem bewertet. Die anfallenden Ergebnisse werden gesammelt und mit Hilfe eines Computers ausgewertet. Ein Anreiz für unsere Zulieferer, unsere hohen Qualitäts-Anforderungen zu erfüllen, ist eine jährliche Qualitätsauszeichnung.

Serien-Überwachung

Nach Aufnahme der eigenen Serienproduktion, ob von Einzelteilen, Aggregaten oder Zusammenbauten, wird die Inspektion aktiv. Sie überwacht ständig die Produktionsabläufe und arbeitet nach den schon erwähnten Inspektions-Prüfplänen. Wie entlang einer Bahnstrecke links und rechts Blockstellen postiert sind, liegen an den gesamten Fertigungsstraßen die Kontrollstationen der Inspektion. Alle



Qualität ist oberstes Gebot bei uns — dies geht eindeutig aus unserem Bericht über den Bereich Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion hervor. Bestätigt wird diese Feststellung unter anderem auch durch den kürzlich erschienenen Pannenreport des Touring Club der Schweiz, in dem es hieß, Opel sei die zuverlässigste Automobil-Marke in der Alpenrepublik. Auf unserem Bild, das in der „Finish-Halle“ aufgenommen wurde, Mitarbeiterin Karin Riebel und Mitarbeiter Horst Bachler bei der Oberflächenkontrolle am Ende des Bandes.



Drehmomentkontrolle an der Befestigung-Vorderachse in der Wagenendmontage durch Mitarbeiter Klaus Köhr.



Nach einer langen Reihe von Kontrollen auf einwandfreie Qualität: „Audit“ am fertigen Fahrzeug durch Mitarbeiter Werner Hohmann.

sind. Parallel dazu plant und entwickelt die Qualitätskontrolle Lehren und Einrichtungen für die Inspektionsarbeit. Diese Lehren werden, bevor sie für den Betrieb zum Einsatz kommen, von der Qualitätskontrolle überprüft. Von der Abteilung Qualitätssicherung Auswärtsteile (QSA) wird jetzt auch die „Erstmusterprüfung“ durchgeführt, das heißt alle Teile, die das erste Mal verwendet werden, werden von der QSA zum Beispiel auf Übereinstimmung mit den vorgegebenen Maßangaben auf der Konstruktionszeichnung, Einhaltung der Material-Spezifikation oder auf ihre präzise Funktionsfähigkeit überprüft und erst dann freigegeben.

Das Pilot-Programm

Diese Aktivitäten sind wichtige Voraussetzungen für das etwa sechs Monate vor dem eigentlichen Produktionsbeginn eines neuen Modells anlaufende Pilot-Programm. Von einem besonderen Band — dem Pilot-Band — laufen die ersten vollständigen Wagen; bis zu 80 Einheiten eines neuen Modells. Die auf dem Pilot-Band hergestellten Autos werden von der PEK und der Qualitätsförderung auf dem Prüfstand in Dudenhofen extremen Dauerversuchen unterworfen. Seitens der Qualitätsförderung wird eine Reihe davon in drei Schichten Tag und Nacht auf die Strecke geschickt, um innerhalb von etwa drei bis fünf Monaten mehr als 70.000 Kilometer pro Fahrzeug Fahrerfahrung aufweisen zu können. Das Pilot-Programm ist nötig, um Unzulänglichkeiten an Produktionsteilen,

Prüfung von Auswärtsteilen

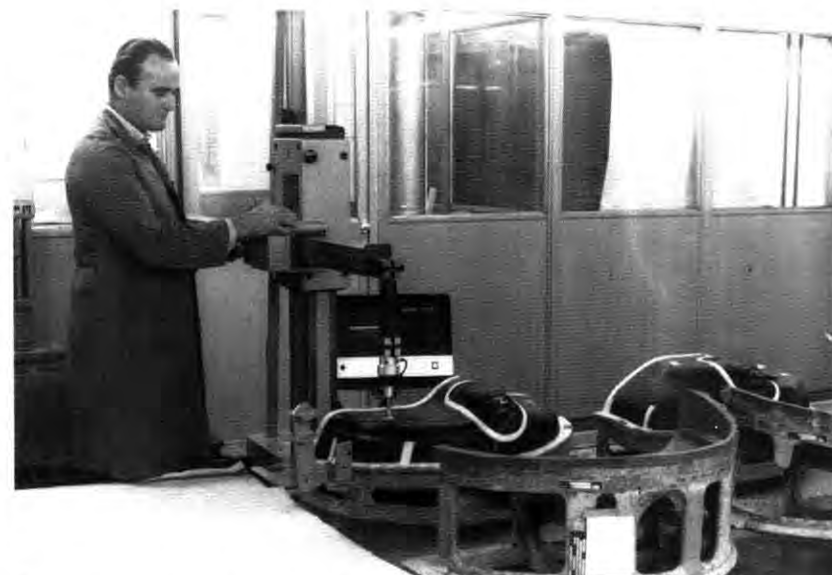
Vor Aufnahme der Serienfertigung ist neben der Herstellung von eigenen Teilen und deren Abnahme durch die Inspektion auch die Sicherstellung der Qualität von Auswärtsteilen oder besser Lieferantenteilen zu garantieren. Hierzu bedient sich unsere QSA der Lieferantenüberwachung und der Lieferanten-Bewertung. Durch Besuche einer unserer QSA-Ingenieure in Verbindung mit dem Einkauf beim Zulieferer überzeugen wir uns an Ort und Stelle, ob der Lieferant einrichtungsmäßig und von der Organisation her in der Lage ist, unsere Qualitätsnormen zu erfüllen. Entsprechen zum

auf tretenden Fehler werden von den Inspektoren, den Frauen und Männern mit den grünen Armbinden, auf der jeden Wagen begleitenden Inspektionskarte festgehalten und nach Beseitigung der Mängel in eine zentrale Rechenanlage eingegeben. Die ausgeworfenen Daten werden an die Abteilungsleiter der Produktion und Inspektion gegeben, so daß eventuelle Korrekturen sofort vorgenommen werden können.

Qualitäts-Audits

Nicht genug damit: um die Leistungsfähigkeit der Inspektion zu beurteilen

Fortsetzung auf Seite 10



Überwachung der Lehre für die Verkleidung Radbogen: am Meßgerät Mitarbeiter Herbert Stauder.

Qualität

Fortsetzung von Seite 9

und den Qualitätsstand unserer Produkte zu ermitteln, führt die Qualitätskontrolle sogenannte Qualitäts-Audits durch. Dabei werden von der Inspektion freigegebene Teile, Aggregate und Fahrzeuge in Stichproben nochmals nach einem einheitlichen und genau festgelegten Schema überprüft und bewertet. Die Ergebnisse werden in einem Qualitätsindex, einem weiteren Steuerungsinstrument zur Produktverbesserung dargestellt. Neben diesen Aktivitäten sichert die Quali-

tätskontrolle die regelmäßige Überprüfung von Lehren und Meßmitteln auf Maßgenauigkeit und Funktion und die Einhaltung von Gesetzesauflagen, beispielsweise die Abgasvorschriften. Dauerversuche an Teilen, Aggregaten und Serienfahrzeugen, unterstützt durch PEK und Qualitätsförderung, runden das Bild einer kontinuierlichen Überwachung der Serie ab.

Auch beim Kunden

Ist das Produkt einmal in der Hand des Kunden, so ist es die Aufgabe der Qualitätsförderung, die Fahrzeuge über die gesamte Lebensdauer zu beobachten, auftretende Mängel zu analysieren

und notwendige Abhilfemaßnahmen zu veranlassen. Die Qualitätsförderung bedient sich dabei unter anderem der Analyse von ausgefallenen Teilen, die von Händlern über unseren Kundendienst eingeschickt werden, oder untersucht ausgefallene Systeme am Kundenfahrzeug. All diese Informationen dienen dem frühzeitigen Erkennen und Abstellen von Produktproblemen, seien sie nun konstruktiver oder fertigungstechnischer Art. Untermauert werden die Ergebnisse durch die Ausfall-Statistik von Gewährleistungsbeanstandungen, die vergangene und künftige Trends erkennen läßt und auf mögliche Mängel hinweist. Diese vielseitigen Aktivitäten dienen dem einen Ziel, die Qualität unserer Produkte weiter zu steigern.

Alle Informationen, die im Laufe des Produktionsprozesses und später an Opel-Fahrzeugen im Felde gewonnen werden, gehen in den monatlichen Qualitätsbericht ein. Immer wieder ergeben sich neue Qualitätsinformationen; sie werden ausgewertet und bei der Konzeption und Konstruktion unserer Automobile berücksichtigt. Ob im Werk oder beim Kunden draußen, jeder OPEL wird direkt oder indirekt immer von den „Qualitätsleuten“ begleitet, denn für die Produkte unseres Unternehmens gilt nach wie vor der Wahlspruch: „Qualität ist das Anständige“.

(Wird fortgesetzt.)



Ein wichtiger Inspektionsschritt nach der Fertigstellung des Fahrzeuges: der Bremsprüfstand der Inspektion mit Mitarbeiter Siegfried Schmidt.



Sie machen es richtig: Vor der Ferienreise wird die Autokarte gründlich studiert. Im Falle von Staus Ausweichstrecken auf Bundesstraßen einprägen beziehungsweise notieren, damit man nicht stundenlang feststeht. Selbst wenn die Fahrt über Landstraßen dann doch länger dauern sollte – erholsamer ist sie allemal, zumal man dann auch manche Sehenswürdigkeit nicht links liegen läßt, vom Streß im Stau gar nicht erst zu sprechen.

Negative Folgen

Im Rahmen der Disco-Welle haben Stereo-Anlagen in Autos Aufschwung genommen, deren negative Folgen die neue StVO einschränken soll. „Der Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, daß seine Sicht und sein Gehör nicht durch die Besetzung, die Ladung, Geräte oder

den Zustand des Fahrzeuges beeinträchtigt wird.“

Laute Musik oder der Stereogenuß per Kopfhörer sollte also für die eigenen vier Wände aufgehoben werden, denn daß die Sicherheit leidet, wenn der Fahrer nicht hört, was um ihn herum vorgeht, dürfte einleuchten.

IVB

OPEL-SPORTERFOLGE ANNO DAZUMAL

„Motorendonner halte von den Taunushängen wider...“

Ständig berichten wir über die sportlichen Erfolge unserer Rallye-Teams, Grund dafür, wieder einmal daran zu erinnern, daß es spektakuläre Opel-Rennsportsiege bereits Anno dazumal gab, vor allem in der Zeit vor der Jahrhundertwende bis zum Ersten Weltkrieg. Ältere Mitarbeiter werden sich noch an die Berichte darüber erinnern. Auch damals waren die Sportlerfolge wichtig für das Ansehen einer Autofirma. Bei Opel hatte man das gleich erkannt. Deshalb beteiligte sich die Firma sofort am damals aufkommenden Automobilrennsport.

Bereits 1901 gewann ein Opel Patent-Motorwagen das Bergrennen am Königstuhl bei Heidelberg. Eine Strecke von 7,5 Kilometern und ein Höhenunterschied von 450 Metern waren dabei zu überwinden. Der siegreiche Opel-Wagen brauchte 17 Minuten und 20 Sekunden dazu. Seine Höchstgeschwindigkeit in der Ebene betrug 45 km/Stunde. Konsequente Entwick-

lungsarbeit führte bald zu schnelleren und leistungsfähigeren Fahrzeugen.

Der Wagen, mit dem Fritz von Opel, einer der fünf Söhne des Werkgründers Adam Opel und Initiator der rennsportlichen Betätigung des Hauses, 1904 am Gordon-Bennet-Rennen teilnahm, war bereits mit einem 74 kW (100 PS)-Motor ausgerüstet. Die Jahre

danach waren für das Unternehmen reich an Sportereignissen.

Renn-As „Carlo“ Jörns

Am Steuer der Rüsselsheimer Renner fand besonders ein damals 27jähriger Fahrer mit dunklen Augen, einem buschigen Schnurrbart und stets lachender Miene Beachtung: Carl („Carlo“) Jörns, der bei Opel als Abnahmeprüfer der fertiggestellten Autos tätig war. Der Sohn eines Lokomotivführers aus Ludwigshafen hatte sich als Radrennfahrer einen Namen gemacht, seine erfolgreiche Rad-Sportkarriere aber im Alter von 25 Jahren beendet – um eine neue zu beginnen, die seinen Namen für immer mit dem Motorsport und dem Namen Opel verbinden sollte.



Die Zeichnungen von O. Goldschadt illustrieren Motor-Sportereignisse damals und heute. (Zu unserem Bericht über die großen Opel-Rennerfolge in der Zeit zwischen Jahrhundertwende und Erstem Weltkrieg.)

Noch Kinderkrankheiten

Das Auto jener Zeit glich einem Kind in schnellen Entwicklungsjahren, das noch längst nicht alle Kinderkrankheiten durchgemacht hatte. Gegen sie waren die Rennen eine gute Medizin, die von den damals neu gegründeten Automobil-Clubs, von der Auto-Industrie und von reichen Privatleuten veranstaltet wurden. Opel hat im Jahre 1905 allein über 100 Rennsiege errungen! Immer stärker traten dabei die Namen Fritz von Opel und Carl Jörns in den Vordergrund. Die Opel-Renner erreichten schon Stundengeschwindigkeiten von 170 Kilometern. Zum erstenmal sprachen die internationalen Automobil-Zeitungen von der „Weltmarke“ Opel. „Könige der Zuverlässigkeit“ wurden die Wagen genannt.

Der „Kaiserpreis“

1907 wurde ein internationaler Wettbewerb für Tourenwagen im Taunus ausgeschrieben mit einem Sonderpreis des deutschen Kaisers für den besten deutschen Wagen. Die großzügig und weitgefächerte Ausschreibung reizte seinerzeit alles, was in der internationalen Automobilindustrie Rang und Namen hatte. 42 Fabriken meldeten 92 Wagen, davon 14 deutsche mit 32 Wagen. Die Opels, denen die Rennstrecke so nahe lag, fühlten sich noch mehr als andere zu höchsten Leistungen ange-

sport, am stärksten natürlich Fritz, der Konstrukteur. Mit drei Wagen ging Opel ins Rennen, gesteuert von Fritz von Opel, Jörns und Michel. Zum erstenmal ist in Deutschland eine glänzende Rennorganisation geschaffen worden, die gesamte Strecke abgesperrt, von 36 Fußgängerbrücken überquert.

288 erste Preise

In einem Augenzeugenbericht heißt es: „Vom Donner der Motoren hallen die Taunushänge wider; mit riesigen Staubfahnen rasen die Wagen an den Tribünen vorbei, an den Steilhängen kreischen die Getriebe, und heulend jagen die Maschinen sich zur höchsten Tourenzahl herauf. Kurz vor dem Ziel sieht Fritz von Opel eine Dampf Wolke jäh aus seinem Motor schießen. Geblendet und verbrüht, kann er den Wagen noch knapp am Straßenrand zum Stehen bringen. Das Wasserrohr ist gebrochen. Aber Jörns und Michel, schon damals ‚alte Rennhasen‘, zäh und ausgepicht, halten durch. Carl Jörns gewinnt den Preis des Kaisers für den besten deutschen Wagen ...“

288 erste Preise hat Jörns im Laufe der Jahre für das Haus Opel herausgefahren und in einem seiner legendären Rennwagen später sogar eine Spitze von 228 km erreicht.



Urlaubsmagazin

Urlauber-Postkartenaktion

Wie 1982, würde sich die Reaktion auch dieses Jahr wieder über Urlaubsgrüße unserer Mitarbeiter freuen. Bei der Postkartenaktion im letzten Jahr erreichten uns bekanntlich zahlreiche Karten aus aller Welt, hauptsächlich aus europäischen Urlaubsländern – vom Nordkap bis Griechenland, aber auch aus den USA, Kanada, Nord- und Südafrika, von Hawaii sowie aus verschiedenen Gebieten der Sowjetunion, um die wichtigsten Länder zu nennen. Nicht vertreten waren 1982 fernöstliche Ziele, Japan und China, ebenfalls nicht Australien, Südamerika und die Inselwelt der Karibik, wo doch sicher der eine oder andere Opel ebenfalls Urlaub machte oder Kultur tankte. Auch vor dem Urlaub '83 wieder die Bitte: Mitgemacht! Eine Ansichtskarte genügt. (Adresse: Redaktion OPEL POST, Adam Opel AG, D 6090 Rüsselsheim.)

VOM MEDIZINER:

Tips für die Urlaubsfahrt

Whoin und über welche Entfernung die Urlaubsfahrt mit dem Auto auch immer geht – jedermann sollte sich auf diese „Arbeit“ gut vorbereiten, rät Prof. Dr. med. Dieter Böhmer (48) von der Universität Frankfurt, Vorsitzender des Sportärzterverbandes und Leiter der sportärztlichen Hauptberatungsstelle des Landes Hessen. „Je mehr der Organismus schon vor der Fahrt abgespannt ist, um so größer ist die Ermüdungsgefahr am Lenkrad, man braucht also Kondition“, sagt der Mediziner, der acht Gebote für den Fahrer im Urlaubsauto zusammengestellt hat:

Ausgeruht starten – Nicht nur nach körperlicher, sondern auch nach geistiger Arbeit sollte nicht gleich der Platz am Lenkrad eingenommen werden. Wer beispielsweise an Grippe erkrankt war, muß besonders aufpassen: Auch wer schon zwei Wochen fieberfrei ist, verfügt nur über eine reduzierte körperliche Leistungsfähigkeit.

Vorsicht mit Medikamenten – Oft müssen Medikamente eingenommen werden, die nicht selten die Leistungsfähigkeit herabsetzen oder zur Ermüdung führen. In jedem Fall unbekanntes Medikamente oder – noch gefährlicher

– Kombinationen vermeiden! Im Auto sollen Arzneien gut vor Hitze geschützt sein. Und: Gegen die „Reisekrankheit“ hilft oft schon gleichmäßiges Fahren ohne Hektik. Nicht ständig voll auf Gas und Bremse! Kurven mit Gefühl angehen.

Besser morgens starten – Der menschliche Tagesrhythmus erreicht gegen vier Uhr morgens körperlich und geistig seinen Tiefpunkt. Außerdem besteht häufig, angeboren oder erworben, bei Dunkelheit eine zusätzliche Herabsetzung des Sehvermögens. Lichtreflexe sind dann besonders störend. Ein Start in den Tag hinein ist sicherer.

Doping verboten – Aufputzmittel sind gefährlich. Gegen Kaffee – mit Milch hält seine Wirkung länger vor – ist jedoch nichts einzuwenden. Auch Sportler trinken ihn. Und: viele kurze Pausen. In den ersten Minuten ist der Erholungswert einer Pause am größten. Deshalb häufiger und dafür kürzer ausspannen. Bei geplantem Fahrerwechsel ist der ideale Zeitpunkt für die Ablösung jeweils nach zwei Stunden.

Muskeln entspannen – Gerade bei Fahrpausen helfen Lockerungsübun-

gen, Verspannungen der Muskulatur zu beheben. Dies ist vor allem bei Kindern wichtig, denen Stillsitzen naturgemäß schwerfällt. Während der Fahrt beugen Anspannungen frühzeitiger Muskelermüdung vor.

Zweckmäßig kleiden – Auch bei größter Hitze ist etwa eine Badehose nicht die ideale Fahrkleidung. Leichte, nicht zu enge Kleidung gewährleistet dagegen die notwendige Schweißverdunstung am ganzen Körper.

Nicht mit vollem Magen – Autofahren verlangt nur wenig zusätzliche Kalorien. Kohlehydrate deshalb nur in kleinen Mengen zu sich nehmen. Wichtig ist dagegen der Nachschub an Flüssigkeit und Salz; außerdem ist Obst zu empfehlen.

Natürlich: Kein Alkohol! – Schon kleine Mengen Alkohol reduzieren das Reaktions- und Sehvermögen und erhöhen so das Unfallrisiko. Auch der Sauerstoffmangel, der beim Rauchen entsteht, verlängert die Reaktionszeit. Zusätzliche Gefahr: die Ablenkung beim Anzünden bzw. Ausdrücken der Zigarette.

Alles dies beachtet, sollte die Urlaubsfahrt problemlos bewältigt werden, von unvorhergesehenen Ereignissen, beispielsweise Staus, abgesehen. Aber auch gegen sie kann man sich wappnen, indem man vor der Fahrt Ausweichrouten festlegt bzw. auf der Karte festhält.

Urlaubsanalyse

Mehr als dreißig Millionen Westdeutsche haben zwischen April 1981 und März 1982 eine Urlaubs- oder Erholungsreise gemacht. Das waren – wie das Statistische Bundesamt in Wiesbaden jetzt mitgeteilt hat – vier Prozent mehr Reisende als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Damit hat jeder zweite den Koffer gepackt und eine Reise von fünf Tagen oder mehr unternommen. Nahezu unverändert blieb gegenüber dem Vorjahr die Wahl des Verkehrsmittels: Mehr als 60 Prozent aller Reisenden benutzten den Pkw, vierzehn Prozent die Bahn, zwölf Prozent das Flugzeug und neun Prozent den Bus. Auch die Urlaubsdauer hat sich kaum verändert: der größte Teil (oder 42 Prozent) aller Reisen dauerte acht bis vierzehn Tage, 28 Prozent 15 bis 21 Tage und 17 Prozent eine Woche.



Urlaubs-Notdienst: „Werter Kollege Matz! Und danken wir Ihnen bestens für Ihre werte Cartolina postale vom 15. d. M. aus Pisa. Kollege Popp, z. Z. Monte Carlo, läßt Sie, bei schönstem Sonnenschein, durch den Kollegen Trumpf, Mallorca, grüßen und begrüßt gleichzeitig Fräulein Elli vom Einkauf, Pension Carlotta, Grado Strand, welche ihn unbekannterweise grüßen ließ...“

WERKSFERIEN

Erkrankungen im Ausland

Die Urlaubszeit steht vor der Tür. Da bleibt nicht mehr viel Zeit für Vorbereitungen. Denn alles, was vergessen wird, kann den Urlaub und damit die Erholung beeinträchtigen. Leider wird vielfach etwas Wichtiges bei den Vorbereitungen einer Auslandsreise versäumt, nämlich sich abzusichern für den Fall einer Erkrankung. Abgesehen von den Sprachschwierigkeiten kann eine Erkrankung im Ausland hohe Kosten verursachen. Deshalb sollte man sich frühzeitig genug bei seiner Krankenkasse erkundigen, was man für seinen Versicherungsschutz im Ausland beachten muß.

Zwischen den Ländern der Europäischen Gemeinschaft (EG) und den deutschen Krankenkassen bestehen Sozialversicherungsabkommen, die es dem Auslandsreisenden ermöglichen, bei einer Erkrankung nach den landesüblichen Bedingungen behandelt zu werden. Hierfür ist jedoch ein sogenannter „Auslandskrankenschein“ erforderlich, den man sich von seiner Krankenkasse unbedingt vor Antritt der Reise beschaffen sollte. Ähnliche Regelungen wie mit den Ländern der EG bestehen auch für Finnland, Jugoslawien, Österreich, Portugal, Rumänien, Schweden, Spanien und die Türkei.

Eine Zusatzversicherung

Bei Reisen ins Ausland empfiehlt es sich trotzdem, zusätzlich eine zeit-

lich befristete Auslandskrankenversicherung abzuschließen, die vor allem auch die Kosten für einen eventuell aus Krankheitsgründen erforderlichen Rücktransport in die Heimat mit absichert, aber auch deshalb, weil manche Ärzte das Sozialversicherungsabkommen ignorieren und den Patienten zur Kasse bitten. Eine solche Zusatzversicherung wird von vielen Reiseveranstaltern, Automobil-Clubs und von den Unternehmen der privaten Krankenversicherung schon für eine verhältnismäßig geringe Prämie angeboten.

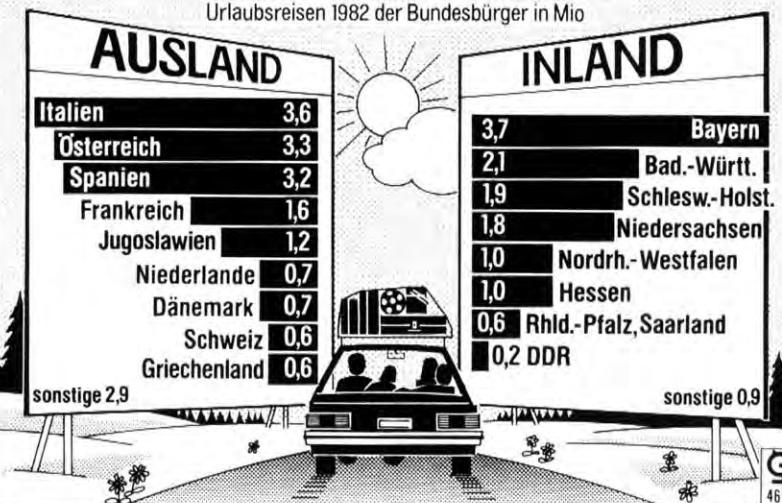
Teurer Rücktransport

In diesem Zusammenhang: Krankheitsbedingter Rücktransport aus dem Ausland kann sehr teuer sein. So betrug zum Beispiel der Rücktransport einer schwer erkrankten Urlauberin von den Kanarischen Inseln nach Hannover mit dem Rettungsjet des Roten Kreuzes rund 30.000 DM. Die Absicherung dieses unter Umständen hohen finanziellen Risikos ist von größter Bedeutung. Denn das Bundessozialgericht hat in zwei Urteilen entschieden, daß Kosten für Rücktransporte erkrankter Versicherter aus dem Ausland nicht zu Lasten der Krankenkassen gehen dürfen. Eine solche Mehrbelastung der Versichertengemeinschaft sei nicht zu rechtfertigen. Also unbedingt daran denken und eine Zusatzversicherung abschließen.



Wohin geht's im Urlaub?

Urlaubsreisen 1982 der Bundesbürger in Mio



Ferienzeit ist Reisezeit – dieses Motto gilt für mehr als die Hälfte der Bundesbürger im Alter von über 14 Jahren. Sie unternahmen im vergangenen Jahr insgesamt 32 Millionen Reisen. Das waren – trotz Wirtschaftsflaute und Arbeitslosigkeit – zwei Prozent mehr als 1981.

FERIENGRÜSSE

Niemand wird vergessen

Nun kommen sie wieder ins Haus geflattert, die bunten FERIENGRÜSSE. Gelegentlich wecken sie zwiespältige Gefühle. Kommen die Karten von Menschen, die an uns denken und nichts anderes wollen, als einen sympathischen Gruß zu schicken, bringen sie eitel Freude. Besonders, wenn sie von alten Freunden geschrieben werden, mit denen man sich im Gleichklang weiß. Aber es gibt auch jene Grußsorte, die deutlich anzusehen ist, wieviel Großmannssucht sich dahinter verbirgt. Das kann schon in einem einzigen Wort zum Ausdruck kommen, zu schweigen von dem Pfeil „dort wohnen wir“ und dem lässig hingestreuten Zimmerpreis.

Daß Urlauber eine Liste der mit Kartengrüßen zu bedenkenden Verwandten und Freunde mit sich führen, die sorgsam abgehakt wird, ist mehr als nur ein Gerücht. Die Mentalität in diesen Tagen der FERIENGRÜßINFLATION führt bei manchen Urlaubern deshalb dazu, daß sie ständig die zentnerschwere Sorge wälzen: Haben wir auch alle bedacht?

Ein Sammler von Grüßen und Wünschen, der schon von Kindheit an begonnen hat, kann das Gruß-

kapitel fast von höherer Warte aus betrachten. Von der bescheidenen Postkarte der Großmutter in Sütterlinschrift 1925 bis zum Highlife-Gruß des Globetrotters vom Karneval in Rio in diesem Jahr findet sich ein Stück Zeitgeschichte, gespiegelt in bunten Bildern.

Die Grußformen und Redewendungen auf den Postkarten sind in sechs Jahrzehnten nahezu gleich geblieben, aber der Unterschied bei den Ferienorten fällt ins Auge. Kamen die Urlaubsboten einmal aus Mudau im Odenwald, aus Bad König, Camp am Rhein, aus Herrenalb oder aus Baden-Baden, so sind inzwischen Mallorca, Riviera, Sizilien und Jugoslawien nur noch gehobene Vororte des Wohnsitzes.

Viele Grüße stammen aus Kenia, Peru, Mexiko, vom Nil, aus Indien, Bali oder China. Die Welt ist klein geworden, und die Frage, ob der Massentourismus dieses Zeitalters weltkundige Kosmopoliten hervorgebracht habe, ist nicht einfach zu beantworten. Das Schlimmste jedoch ist zu befürchten, denn im Gegensatz zu einem Stammtischschlager findet sich in der Kartensammlung tatsächlich ein Gruß aus Hawaii, „wo es eben doch Bier gibt.“ Na also!

BAKSCHISCH-KNIGGE

In fremden Ländern warten immer „offene Hände“

Vor allem Pauschalreisende sind bei Koffer-Boys nicht immer beliebt. Teile dieser Spezies von Weltenbummlern kommen im Hotel meist ohne Kleingeld in der Landeswährung an und vertragen sich auf Trinkgeld erpichten Lastenträger gern auf „tomorrow“. Übersetzt heißt diese Floskel aber fast immer: „Vergiß es, mein Junge!“ Kein Wunder, daß die Gepäckträger, die auf der untersten Stufe der Hotelhierarchie stehen, für solche Urlauber nicht viel übrig haben.

Ganz gleich, wo Sie auf Reisen auch landen, anlegen oder absteigen, egal, welche Dienste Sie als Tourist in einem fremden Land gewollt oder widerwillig in Anspruch nehmen – offene Hände warten immer schon darauf, mit „was extra“ gefüllt zu werden. Unterschiedlich ist nur, je nach Reiseland, die Intensität, mit der man selten versteuertes Zusatzeinkommen fordert. Wer sich die 15-Prozent-Faustregel merkt, kann normalerweise nichts falsch machen.

Selbstbewußtsein ist vor allem im Umgang mit weltweit unentbehrlichen Dienstleistungs-Profis angebracht: den Taxifahrern. Oft kennt der Fremde nicht gleich schon die Gepflogenheiten am Ort: Gibt es eine Minimum-Taxe, wird Gepäck extra berechnet und ähnliche Unsicherheitsfaktoren? Aber seien Sie unbesorgt: In keiner Branche läßt man die Kundschaft so deutlich wissen, ob einer die Kunst des Trinkgeldgebens beherrscht oder nicht. Selbst Engländer, sonst ganz

Gentlemen, können als Taxifahrer sehr unangenehm werden, wenn man, besonders in den Abendstunden, den erwarteten Bonus nicht freiwillig herausruckt.

Finden Sie sich damit ab: Wer sich Auslandsreisen leisten kann, gilt nun einmal als Krösus. Doch nicht nur in den typischen Reiseländern ist man auf Extra-Einkommen aus, mancher Urlauber hat als Pauschalreisender auch schon penetrante Reiseleiter(innen) erlebt, die auf Ausflügen kurz vor Schluß noch mal unverblümt Trinkgeld-Durchschnittswerte für ihre und des Busfahrers Dienste durchgaben. In solchen Fällen und überhaupt bei selbstverständlicher, durchschnittlicher oder nachlässiger Bedienung sollte man selbstbewußt genug sein, wenig oder gar nichts extra zu geben.

Andererseits kann man die immer seltener werdenden wirklichen Talente im Dienstleistungsgewerbe auch ruhig mal etwas großzügiger fördern. „Tip“: die anglo-amerikanische Abkürzung für „to insure promptness“ heißt ungefähr, sich zügige, akkurate Bedienung sichern. Zeitgenossen, die zu den unverbesserlichen Trinkgeldmuffeln gehören, die kleine Belohnungen womöglich für eine subtile Form von Ausbeutung halten, sollten ihren nächsten Urlaub in Japan verbringen. Dort, wie auch in manchen Ostblockländern, ist man entweder viel zu stolz oder von oben angewiesen, von Fremden nicht mehr als das Nötigste anzunehmen. H.J.R.

PEK: KFZ-TECHNIK

Reifen und Benzinverbrauch

Auf der Suche nach Benzineinsparmöglichkeiten am Auto darf der Reifen nicht vergessen werden. Denn, um ihn rollen zu lassen ist (noch zuviel) Energie notwendig. Kraft braucht der Reifen, um beim Abrollen in der Aufstandsfläche einzufedern und abzuplatzen. Ein Teil davon kehrt zwar durch das Zurückfedern in die ursprüngliche Reifenkontur wieder, der Rest allerdings erwärmt nur den Pneu und verpufft somit unnütz. Diese sogenannte Walkarbeit ist für den Rollwiderstand verantwortlich. Je mehr ein Reifen wackelt, desto mehr Kraft braucht er zum Rollen, desto höher ist sein Rollwiderstand.

Die Größenordnungen

Kurz etwas zu den Größenordnungen: Um einen Wagen in der Kadett-Klasse zu bewegen, sind ungefähr 100 N (entspricht etwa 10 kg) als Rollwiderstand zu überwinden, allerdings nur bei geringer Geschwindigkeit. Soll es schneller gehen, so steigt einmal der Rollwiderstand der Reifen selbst leicht an, zum anderen macht sich ab etwa 30 km/h der Luftwiderstand bemerkbar. Wie das Fahrwiderstandsdiagramm zeigt – es gilt übrigens für den Kadett 1,3 S – steigt er mit zunehmender Geschwindigkeit rapide an. Bei 162 km/h sind dann die etwa 1100 N Vortriebskraft, die von den 55 kW Motorleistung an den Antriebsrädern ankommen, aufgebraucht. Fahrwiderstände und Vortriebskraft halten sich dann die Waage, die Höchstgeschwindigkeit ist erreicht. Schneller oder bei gleicher Geschwindigkeit mit geringerer Vortriebskraft – das heißt sparsamer – ginge es mit geringeren Fahrwiderständen, also noch strömungsgünstigerer Karosserie sowie rollwiderstandsärmeren Reifen.

Mehr aufpumpen?

Praktisch kann jeder Reifen schnell und billig rollwiderstandsärmer gemacht werden: Einfach durch höheren Luftdruck. Der Pneu plattet sich damit beim Abrollen weniger ab, wackelt und erwärmt sich geringer, allerdings auf Kosten des Fahrkomforts. Bodenunebenheiten werden nicht mehr elegant geschluckt, sondern deutlich weniger gefiltert an die Fahrzeuginsassen weitergeleitet. Wem das nichts ausmacht, der kann ruhig 0,5 bar mehr aufpumpen, was zum Beispiel bei Kadett-Reifen den Rollwiderstand um 10 Prozent senkt. Diese 10 Prozent Verbesserung schlagen sich jedoch leider nicht in einer ebenso hohen Benzinersparnis nieder. Da Luft- und Beschleunigungswiderstand unverändert sind, verbleibt nach einer Erfahrungsformel nur der sechste Teil davon als meßbarer Minderverbrauch, in unserem Fall also unter 2 Prozent. Ob dies ausreicht, um den permanenten Komfortverlust auszugleichen, sei dahingestellt. Fest steht jedenfalls, daß spürbare Rollwiderstandsverbesserungen – ohne irgendwelche andere Nachteile – nur durch konstruktive Änderungen am Reifen erreicht werden können.

Neue Ideen

Das Rezept ist an sich recht simpel: Man nehme Gummimischungen, die beim Abrollen (sprich: Verformen) weniger Energie schlucken. Leider bringen diese im bisher bekannten Zustand Eigenschaften mit, welche der Gebrauchstüchtigkeit von Reifen abträglich sind. Lebensdauer und Rutschfestigkeit der ersten rollwiderstands-

dings, zuviel erwarten sollte man auch nicht. Wie das Fahrwiderstandsdiagramm zeigt, frißt der Luftwiderstand – selbst beim recht strömungsgünstigen Kadett – den Löwenanteil der Motorleistung. Bei Höchstgeschwindigkeit immerhin ca. 85 Prozent. Erst bei Stadtgeschwindigkeit hält er mit dem Rollwiderstand die Waage. Verbesserungen am Reifen werden somit hauptsächlich nur bei langsamer Fahrt wirksam. Und auch nur dann, wenn durch regelmäßige Luftdruckkontrolle verhindert wird, daß die mühsam einkonstruierten Verbesserungen nicht durch abgesunkenen Reifendruck wieder entschwinden. So gesehen erscheinen rollwiderstandsarme Reifen als ein insgesamt nur bescheidener Schritt nach vorn. Im Zusammenspiel mit anderen Detailver-



Unser Arbeitsplatzporträt zeigt Mitarbeiter Georg Cezanne beim Rundlaufvermessen von Versuchsreifen in der PEK-Werkstatt.

belohnen sie schließlich mit einem um etwa 25 Prozent reduzierten Rollwiderstand. Davon bleibt wiederum nur der 6. Teil, also 4 Prozent als reine Benzinersparnis übrig. Oder anders ausgedrückt: Ein Satz Spar-Reifen würde – bei einer Laufstrecke von 50.000 km und einem Durchschnittsverbrauch von 10 l pro 100 km – während seines Daseins ungefähr 200 l des teuren Kraftstoffes sparen.

Ständige Luftdruck-Kontrolle

Das Verbesserungspotential zukünftiger Reifengenerationen ist damit sicherlich noch nicht erschöpft. Aller-

besserungen am Fahrzeug können sie jedoch zu spürbarer Kraftstoffersparnis mithelfen. Dies auch im Hinblick auf künftige Fahrzeuggenerationen, die noch strömungsgünstiger gestaltet werden, folglich einen relativ höheren Anteil des Rollwiderstandes in der Energiebilanz aufweisen. Opel bietet übrigens heute schon für den Kadett SR sowie den Corsa SR rollwiderstandsoptimierte Reifen an. Die oben erwähnten 4 Prozent Kraftstoffersparnis lassen sich damit im normalen Fahrbetrieb gut realisieren, was in umfangreichen Versuchsreihen nachgewiesen werden konnte.

