



Goldenes Jubiläum: Der Opel Rekord wird 50

Goldenes Jubiläum: Der Opel Rekord wird 50
Vor 50 Jahren präsentierte Opel erstmalig den Rekord. Sein Urahn, der Olympia Rekord geht sogar auf das Jahr 1953 zurück und wird 60 Jahre alt. Die Namensgeschichte des Klassikers aus Rüsselsheim ist also ein wenig kompliziert, da einige Jahre der Ur-Olympia und seine Nachfolger die Namensweiterung Rekord tragen. Erst im Frühjahr 1963 machte Opel mit der Präsentation einer neuen Limousine dann reinen Tisch, was die Bezeichnung seiner Mittelklasse anging - der Rekord war geboren und wurde bis 1986 produziert. Mode- und Stilrichtungen ändern sich fortwährend. So auch beim Opel Rekord. Von den Rundungen der selbsttragenden Pontonkarosserie des Olympia ist bereits der Rekord P2 befreit. Die Rüsselsheimer Design-Abteilung arbeitet vor allem am Coupé, das ab September 1963 produziert wird, sehr eng mit dem General Motors Design Center in Warren (Michigan/USA) zusammen. Vorderwagen, Karosseriefanken, wie auch der Heckbereich und das um sechs Zentimeter niedrigere Dach sind in ihrer Anmutung glattflächig. Designer und Konstrukteure reduzieren durch die neue Karosserieform den Luftwiderstandsbeiwert um volle zwölf Prozent. Ein um gut neun Zentimeter verlängerter Radstand - im Vergleich zum Vorgängermodell - kommt vor allem dem Innenraum und damit den Insassen des Rekord A zu Gute. Zusätzlich verbessert der längere Radstand den Fahrkomfort. Eine um sechs Zentimeter verbreiterte Spurweite vorne ermöglicht höhere Kurvengeschwindigkeiten. In der Breite wachsen die Außenmaße der Karosserie um 30 Millimeter. Mit dieser A-Baureihe bietet Opel seiner Kundschaft erneut eine große Auswahl an Karosserievarianten an. Je nach Einsatzzweck stehen eine zwei- oder viertürige Limousine, ein Coupé und ein zweitüriger CarAVan mit Heckklappe sowie ein Schnell-Lieferwagen ohne hintere Seitenscheiben zur Verfügung. Im Rekord A werden die bewährten Vierzylinder-Reihenmotoren mit 1,5 Liter Hubraum und 40 kW/55 PS oder der leistungsstärkere 1,7 Liter Motor mit 44 kW/60 PS verbaut. Bis zur Baureihe E werden beim Rekord die Hinterräder angetrieben. Die kurzhubigen o.h.v.-Motoren weichen schließlich den c.i.h.-Motoren. Dank der Verlagerung der Nockenwelle in den Zylinderkopf beim c.i.h.-Motor reduzieren sich die beweglichen Teile und die Laufruhe wird erheblich verbessert. Beim Modelljahr 1966 spreizt sich das Motorenangebot des Rekord B von 1,5 Liter bis hin zum 1,9 Liter. Mit 69, 8 Millimeter recht kurzhubig ausgelegt, unterscheiden sie sich lediglich durch die Bohrungsmaße und die Leistung von 44 kW/60 PS über 55 kW/70 PS bis hin zu 66 kW/90 PS. Die Neukonstruktion aus dem Jahr 1967 geht als Rekord C in die Autogesichte ein. Dieser Opel besitzt den "berühmten Hüftschwung". Wie seine beiden Vorgänger erhält auch er auf Wunsch ein Sechszylinder-Triebwerk. Hierbei wird der Hubraum von 2,6 Liter auf 2.239 ccm reduziert. Es wird eine Leistung in Höhe von 70 kW (95 PS) anstatt 74 kW (100 PS) für diesen Motor genannt. Einen besonders sportlichen Ableger kreieren die Techniker mit dem Reihenvierzylinder (1.897 cm) und seiner Leistung von 78 kW/106 PS. Der Rekord Sprint wird in der Zeit von 1967-1971, als zwei- und viertürige Limousine, sowie als Coupé in 13.245 Exemplaren gebaut. Ein weiterer Evolutionsschritt folgt mit dem Rekord D, der anfänglich als Rekord II angepriesen wird, um nicht später mit dem geplanten Rekord-Diesel verwechselt zu werden. Beide 1700-er Motoren, Normal- wie auch Super, erhalten mehr Leistung: 49 kW/66 PS und 61 kW/83 PS. Im September des Jahres 1972 wird der Diesel-Motor vorgestellt - nachdem bei Versuchsfahrten zwei Weltrekorde und achtzehn internationale Bestmarken erzielt wurden. Der Diesel schöpft 44 kW (60 PS) aus 2,1 Liter Hubraum. Dabei handelt es sich um den ersten Diesel-Motor den Opel in einen Personenwagen einbaut. Danach folgt ein großer Entwicklungssprung. Der Rekord E ist wieder ein ganz neuer Opel, der in zwei Evolutionsstufen von 1977 bis 1982 und von 1982 bis 1986 gebaut wird. Seine Motorenleistung passt Opel erneut den Marktbedürfnissen an. Nur noch der 1,7 Liter Normalbenzin-Motor wird als Einstiegs-Antrieb angeboten. Dann folgen ein 1.897 cm und drei Zweiliter-Aggregate. Der Diesel mit denselben Daten wie im Rekord D bleibt zusätzlich im Angebot. Ab 1982 ändert Opel erneut die Motorenpalette nach dem Motto: Ein Rekord ist dafür da, um ihn zu verbessern. Die 1,7 und 1,9 Liter Motoren werden aus dem Programm genommen und durch ein 1.796 cm Aggregat als 1,8 ersetzt. Auch beim Zweiliter wird die Leistung angepasst und der 2,0 Normal nicht mehr angeboten. 74 kW/100 PS leistet die Super-Motorisierung und 81 kW/110 PS der "E" - wie Einspritzer. "Luxus" kann erst ab 1960 mit der L-Version erkaufte werden. Ab Rekord E (1977) bietet Opel eine weitere Variante an - die Topausstattung namens Berlina. Die optionalen Ausstattungslinien werden für das folgende Modelljahr erweitert. Opel offeriert seiner Kundschaft ab 1982 eine in der Mittelklasse bisher nicht dagewesene Vielfalt: LS, GL, GLS und CD gibts anstelle der einen Berlina-Ausstattung. Das aufpreispflichtige Olymat-Getriebe (automatische Kupplung) ermöglicht, zu schalten, ohne zu kuppeln. Zwischen 1963 und 1986 werden insgesamt 4.981.760 Exemplare der Rekord A, B, C, D und E Modelle gebaut. Also fast 5 Millionen Rekord in 23 Jahren. Das bedeutet, dass in dieser Zeit statistisch etwa alle 2,5 Minuten ein neu produzierter Opel Rekord vom Band rollte. (Auto-ReporterNET/hhg)
Auto-Reporter
Vahrenwalder Straße 263
30179 Hannover
Deutschland
Telefon: +49(0)511 96844130
Telefax: +49(0)511 632101
Mail: newsroom@auto-reporter.net


Pressekontakt

Auto-Reporter

30179 Hannover

newsroom@auto-reporter.net

Firmenkontakt

Auto-Reporter

30179 Hannover

newsroom@auto-reporter.net

Weitere Informationen finden sich auf unserer Homepage