

Opel Rekord C

Die dritte Generation der Baureihe war Opels erster Millionen-Erfolg

Auf dem neu eröffneten Opel-Testzentrum bei Hanau - 2,6 Millionen Quadratmeter groß und mit einem Straßennetz von damals über 32 Kilometern Länge versehen - feiert der neue Rekord C 1966 sein viel beachtetes Debüt. Die dritte Generation der Rekord-Baureihe präsentiert sich in Technik und Design gänzlich überarbeitet. Als erster Opel-Pkw besitzt der Rekord C Schraubenfedern an der Hinterachse. Mit Scheibenbremsen an der Vorderachse sowie einem Bremskraftverstärker setzt der Rekord C Maßstäbe in seiner Klasse. Als Antrieb dienen Vier- und Sechszylindermotoren der ein Jahr zuvor beim Vorgänger eingeführten cih (camshaft-in-head) - Baureihe.



Charakteristisches Merkmal der in Rüsselsheim entworfenen Karosserie ist der „Hüftschwung“ vor der C-Säule. Neben Limousine und Caravan bietet Opel im Frühjahr 1967 ein dynamisch gezeichnetes Coupé an. Sportlichter Vertreter ist der 106 PS starke „Sprint“; Sonderversionen wie das elegant gezeichnete Cabriolet des Karosseriebauers Deutsch sowie eine vom Werk angebotene Taxi-Variante mit längerem Radstand ergänzen die Serien-Modelle. 1.253.161 Einheiten werden bis zum Dezember 1971 produziert. Zum ersten Mal verkauft Opel

mit dem Rekord C mehr als eine Million Einheiten von einem Typ.

„In Stil und Leistung ein Europa-Rekord“

Auto-Deutschland denkt international: „In Stil und Leistung ein Europa-Rekord“ lautet die Botschaft zur Präsentation des Rekord C. Seit 1963 ordnet Opel die Rekord-Baureihe nach Buchstaben. Nach den Vorgänger-Typen Rekord A und B, von denen zwischen 1963 und 1966 insgesamt 1.155.907 Einheiten produziert worden waren, präsentiert sich die dritte Generation des Mittelklasse-Modells in modernem Design, mit neu entwickelter Fahrwerkstechnik sowie in drei Karosserievarianten.

Komplett neu konstruiert zeigt sich das Fahrwerk. Radstand und Spurweite sind gewachsen, an die Stelle der bisher üblichen blattgedephten Starrachse ist eine aufwändig konstruierte, spur- und sturzkonstante „Fünf-Lenker-Hinterachse“ getreten, die über Längs- und Querlenker verfügt. Zugunsten eines verbesserten Federungskomforts besitzt der Rekord C als erstes Opel-Modell Schraubenfedern an der Hinterachse. Hinzu kommt eine Bremsanlage, die mit Scheibenbremsen an der Vorder- sowie Trommeln an der Hinterachse Maßstäbe setzt. Opel-Vorstand und Cheffingenieur Hans Mersheimer: „Als einziges Fahrzeug seiner Klasse ist der Rekord serienmäßig mit einer Zweikreisbremse versehen, die außerdem einen Bremskraftverstärker einschließt. Dadurch wird sowohl größtmögliche Sicherheit als auch ein komfortabler Pedaldruck erreicht.“ Passive Sicherheit spielt eine wichtige Rolle. Das Armaturenbrett ist komplett gepolstert, eine Sicherheitslenksäule gehört zum Serienumfang, die Karosserie ist im Vorfeld komplexen Crashtests unterzogen worden. Einen Frontalaufprall übersteht die Fahrgastzelle des Rekord C im vorgeschriebenen Test ohne Verformungen.

Die glattflächige, repräsentative Karosserieform orientiert sich an US-amerikanischen Vorbildern des Mutterkonzerns GM, ist aber zum ersten Mal komplett im neu etablierten Rüsselsheimer Design-Zentrum entworfen worden. Kennzeichen der neuen Linie ist der charakteristische Hüftschwung, den so-

wohl Limousine, Coupé wie Caravan unter der C-Säule tragen. „Coke-Bottle-Shape“ heißt diese Stilrichtung, da die Karosserie mit eingezogener Taille und in Verbindung mit einer rundlichen Gürtellinie an die Form einer Coca-Cola Flasche erinnert.

„Modernste und größte Prüffeld-Anlage in Europa“

Als Ort der Präsentation des neuen Rekord C dient das im April 1966 eröffnete Opel-Prüffeld in Dudenhofen, 30 Kilometer östlich von Rüsselsheim gelegen. Nach der 1910/11 erbauten Einfahrbahn im Werk Rüsselsheim, dem 1920 eingeweihten, rund 1,5 Kilometer langen Opel-Renn- und Testoval und dem 1951 in Betrieb genommenen Prüffeld auf dem Werksgelände ist das neue Areal das vierte Testgelände in der Geschichte des Unternehmens. Mit einer Fläche von 2,6 Millionen qm und 32,2 km Gesamtlänge der Straßen ist das 30 Millionen Mark teure Testzentrum das modernste und größte seiner Art in Europa. Herzstück ist die Schnellfahrbahn. Dieser Rundkurs von 1,6 km Durchmesser und 4,9 km Länge umschließt das Straßennetz wie ein Ring und erlaubt dank der nach oben zunehmenden Überhöhung ein seitenkrautfreies Fahren mit hohen Geschwindigkeiten. Die Prototypen der neuen Rekord-Generation haben hier tausende von Test-Kilometern absolviert.

„Ein Traumauto, zu dem auch die Vernunft rät“

Im Herbst 1966 steht der neue Rekord C bei den Händlern. Die Baureihe bietet neun verschiedene Ausstattungsvarianten bietet die Rekord-Baureihe. Die zwei- und viertürigen Limousinen werden in Standard- und Luxus-Ausführung (L) gebaut. Neu ist – neben dem dreitürigen Standard-Kombi - die fünftürige Variante des Caravan, der ebenfalls als L-Ausführung zu bestellen ist. In der Luxus-Ausführung nimmt der Rekord C Caravan den erst später beginnenden Boom individuell ausgestatteter und hochwertiger Kombis voraus. Die aus Limousine, Caravan und dem dreitürigen Lieferwagen (einem Caravan ohne hintere Seitenscheiben) bestehende Baureihe wird zum Frühjahr 1967 durch eine besonders dynamisch gezeichnete Version ergänzt. Verkaufsdirektor und Vorstandsmitglied Dr. Hans Schnabel: „Neu ist das Hardtop-Coupé mit Fastback und versenkbaren Fensterpfosten. Seine Form ist von Grund auf neu entwickelt. Sie entfernt sich somit weit von einer abgewandelten Limousine. Diese Form, zusammen mit der luxuriösen Ausstattung, macht dieses Modell zum



Star unserer neuen Rekord-Baureihe“. Das Coupé liegt auf dem Preisniveau der viertürigen Luxus-Limousine. Die Werbung empfiehlt das fünfsitzige Rekord-Coupé als „Traumauto, zu dem auch die Vernunft rät.“

Als Antrieb dienen vier moderne, bereits 1965 beim Vorgänger Rekord B eingeführte, Vierzylinder-Triebwerke sowie ab Januar 1967 ein Sechszylinder-Aggregat. Charakteristisches Merkmal der cih-Motorenfamilie ist die seitlich im Zylinderkopf (camshaft-in-head = cih) angeordnete und von einer Duplexkette angetriebene Nockenwelle. Kurzhubig ausgelegt glänzt das Aggregat dank kurzer Hohlstößel und Kipphebel mit ausgesprochener Drehfreude.

Als Antrieb dienen vier moderne, bereits 1965 beim Vorgänger Rekord B eingeführte, Vierzylinder-Triebwerke sowie ab Januar 1967 ein Sechszylinder-Aggregat. Charakteristisches Merkmal der cih-Motorenfamilie ist die seitlich im Zylinderkopf (camshaft-in-head = cih) angeordnete und von einer Duplexkette angetriebene Nockenwelle. Kurzhubig ausgelegt glänzt das Aggregat dank kurzer Hohlstößel und Kipphebel mit ausgesprochener Drehfreude.

Basisaggregat ist der 1,5 Liter-Vierzylinder mit 58 PS, darüber rangieren der größer dimensionierte 1,7 Liter mit 60 PS und die höher verdichteten S-Variante mit 75 PS. Das 1,9 Liter S-Triebwerk leistet 90 PS, die Spitzenmotorisierung ist der auf Komfort und Laufruhe ausgelegte Reihensechszylinder mit 2,2 Litern Hubraum und 95 PS. Die Sechszylinder-Version des Rekord C tritt das Erbe des vom Rekord A und B bekannten Rekord 6 an, einer besonders starken und luxuriösen Rekord-Variante, ausgerüstet mit dem Reihensechszylinder des Opel Kapitän. Die Rolle dieses Premium-Rekord übernimmt ab Frühjahr 1967 der neue Commodore. Als Vertreter der oberen Mittelklasse schließt der Opel Commodore,

der als Limousine und Coupé weitgehend die Karosserien des Rekord C übernimmt und über eine noch hochwertigere Ausstattung verfügt, die Lücke zwischen Rekord und den Oberklassen-Modellen Admiral und Diplomat.

„Was er wirklich bietet, steht nicht auf dem Preisschild“

Der neue Opel Rekord C ist "Einer für alle". Zahlreiche Spezial- und Sonderausführungen fächern die Baureihe weiter auf. Mit einer Spitze von 175 km/h bleibt der „Sprint“ der schnellste aller Serien-Rekord C: zwei Solex-Fallstromvergaser sowie eine höhere Verdichtung verhelfen dem 1,9 Liter Motor zu 106 PS bei 5600 U/min. Zusatzinstrumente an der Mittelkonsole, mattschwarze Rallye-Streifen, Stahlsporfelgen, Zusatzscheinwerfer und Rotwandreifen unterstreichen die dynamischen Ambitionen dieses meist in Signalfarben auftretenden Sport-Rekord.

Für einen besonders eleganten und exklusiven Auftritt sorgt hingegen der Kölner Karosseriebauer Deutsch. Auf Basis des Rüsselsheimer Bestellers bietet die Karl Deutsch GmbH eine viersitzige Cabrio-Version an. Die Vorzüge des Großserienmodells bleiben dabei vollständig erhalten: Platz für fünf Insassen, ein großer Kofferraum und die Vielseitigkeit der Modellpalette. Über die Motorisierung entscheidet der Kunde, der Umbau schlägt mit rund 4.000 Mark zu Buche.



Als einziger Hersteller bietet Opel ab Werk eine „Sonderausführung Taxi“ an, die über eine individuell entwickelte Trennwand und darüber hinaus ein 20 cm-Plus an Radstand verfügt. Der Preis für die viertürige Rekord-Limousine „Sonderausführung Taxi“ mit 58 PS starkem 1,5-Liter-Motor, Dreiganggetriebe, schwarz lackiert, Vorder- und Hintersitzen mit verstärkter Polsterauflage und grauem Kunstlederbezug liegt bei 9450 Mark, ein Aufpreis von fast 2000 Mark zu herkömmlichen Limousine.

Der Rennfahrer Stirling Moss wirbt am Lenkrad des Rekord C für die sportlichen Qualitäten der neuen Opel-Automatic. Neben der bekannten Dreigang- und Viergangschaltung, sowohl als Lenkrad- oder als sportliche Knüppelschaltung erhältlich, bietet das Unternehmen seit Herbst 1968 als Ersatz für die Zweigang- „Powerglide“-Automatik einen neu entwickelten Dreigang-Automaten an. Die Opel-Automatic wird im neu errichteten GM-Werk Straßburg gebaut und zielt auf die komfortorientierte Kundschaft.

Technische Daten Opel Rekord C 1966–1972						
Opel Rekord:	1500	1700	1700 S	1900 S	1900 H	2200
Motor:	Vierzylinder-Reihenmotor (Viertakt-Ottomotor)					Sechszylinder-Reihenmotor
Hubraum:	1492 cm ³	1698 cm ³		1897 cm ³		2239 cm ³
Bohrung × Hub:	82,5 × 69,8 mm	88 × 69,8 mm		93 × 69,8 mm		82,5 × 69,8 mm
Leistung bei 1/min:	43–44 kW (58–60 PS) bei 5200	44–48 kW (60–66 PS) bei 4600	55 kW (75 PS) bei 5200	66 kW (90 PS) bei 5100	78 kW (106 PS) bei 5600	70 kW (95 PS) bei 4800
max. Drehmoment bei 1/min:	103 Nm bei 2500	116–118 Nm bei 2300–2550	127 Nm bei 2700	146 Nm bei 2800	157 Nm bei 3650	157 Nm bei 3200

Verdichtung:	8,2 : 1	8,2 : 1	8,8 : 1	9,0 : 1	9,5 : 1	8,2 : 1
Gemischaufbereitung:	Ein Opel-Fallstromvergaser (Lizenz <i>Carter Carburetor</i>)		Ein Fallstromvergaser Solex 35 PDSI	Ein Register-Fallstromvergaser Solex 32 DIDTA	Zwei Doppel-Fallstromvergaser Weber 40 DFO	Ein Register-Fallstromvergaser
Ventilsteuerung:	(CIH) Hängende Ventile (obenliegende Nockenwelle mit Antrieb durch Duplex-Rollenkette)					
Kühlung:	Wasserkühlung					
Getriebe:	Drei- oder Viergang-Schaltgetriebe mit Lenkrad- oder Mittelschaltung („Knüppelschaltung“), gegen Aufpreis für 1900 S/H und 2200: Zweigang-Automatikgetriebe General Motors-„Powerglide“, ab 1968 Dreigang-Automatik Typ GM TH180					
Radaufhängung vorn:	Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, Schraubenfedern					
Radaufhängung hinten:	Opel-„Fünflenkerachse“: Starrachse mit vier Längslenkern und Panhardstab Schraubenfedern					
Karosserie:	Selbsttragende Karosserie aus Stahlblech					
Spurweite vorn/hinten:	1412/1410 mm					
Radstand:	2668 mm					
Länge:	4550 mm (L und Coupé: 4574 mm)					
Leergewicht:	1025–1240 kg					
Höchstgeschwindigkeit:	130–136 km/h	135–141 km/h	145–153 km/h	152–161 km/h	175 km/h	155–163 km/h
0-100 km/h:	24–28 s	20–24 s	18–22 s	16–20 s	12,0 s	15–19 s
Verbrauch Liter/100 Km	11,0 N	12,1 N	11,5 S	12,0 S	14,0 S	13,0 S

Quelle: Wikipedia



[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 21.01.2018

Quellentext: GM Austria, Bilder: © VOZ Archiv