



Klein-Olympier aus Rüsselsheim

Um ehrlich zu sein, müssen wir zugeben, daß wir mit recht gemischten Gefühlen an den Test des Opel 1200 herangegangen sind. Ein wenig Enttäuschung schwang da mit, daß man — wie wir meinten — bei Opel die Gelegenheit verpaßt hätte, mit einem neuen Kadett neue Maßstäbe in die untere Mittelklasse hineinzubringen, insbesondere vom Preise her im Verhältnis zu den Dienstleistungen, außerdem war da einige Skepsis, wie der neue 1,2-Liter 900 kg Leergewicht verkraften würde. Jedoch nach zwei Stunden Fahrzeit waren alle Vorurteile im Winde verweht, nicht nur darum, weil wir zu diesem Zeitpunkt, von Rüsselsheim kommend, nicht, wie vermutet, in der Gegend von Gießen, sondern bereits in Kassel waren, sondern weil sich uns der 1200 als ein Automobil offenbarte, das vom Bug bis zum Heck seinem Namen alle Ehre machte.

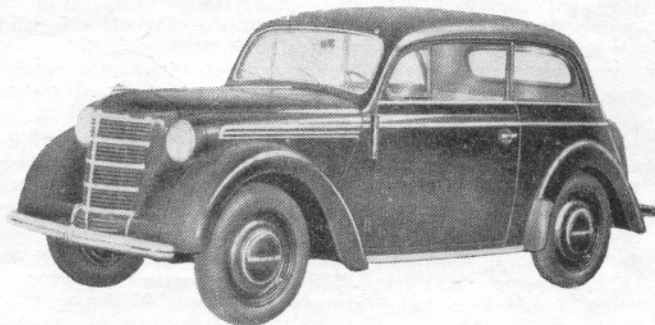
Der 1200 ist ein echter Opel, bequem zum Fahren wie zum Sitzen, ausreichend belüftet und wohltemperiert, ausgezeichnete Sicht nach allen Seiten, recht ordentliche Straßen- und Kurvenlage. Das sind also die Eigenschaften des Rekord, hinzu kommt jedoch noch die, daß die Fahrleistungen selbst nur sehr wenig unter denen des Rekord liegen und nur dann Unterschiede auftreten, wenn der Wagen voll ausgelastet ist. Belastet treten die 300 ccm mehr an Hubvolumen in Aktion, während es der 1200 im Alleingang gut und gerne mit dem Rekord aufnimmt.

Das ist überraschend, zweifellos, und zeigt, wie sehr man den Rekord-Motor für seine sprichwörtliche Zuverlässigkeit gedrosselt hat. Allein, Tester sind neugierige und manchmal brutale Leute, also wollten wir es genau wissen, ob der 1,2-Liter dieses Sicherheitspolster eingebüßt hätte. Darum drochen wir den Motor 3 Stunden lang - von Rüsselsheim bis Northeim - nach allen Regeln der Kunst, um zu sehen, ob der Kleine nicht kaputtzukriegen sei. Schrittmacher bei dieser Hetzjagd war ein chauffeurgeführter Kapitän, der von Frankfurt bis Northeim bergauf und bergab Strich 120 km/h fuhr. Der Kapitän überholte an jeder Steigung, der 1200 überholte an jedem Gefälle und in Northeim fuhren beide Wagen gleichzeitig über die gesetzte Ziellinie. Um keine falschen Vorstellungen zu wecken, sei festgestellt, daß sich ein 120er-Schnitt schon mit 2 Personen Besetzung nicht mehr durchführen läßt. Diese Probe mit einer Person war absolute Beszeit, aber gewiß keine Schonzeit für den Motor. Wohl blieb die Wassertemperatur stur 80°, doch der Motor war zum Bersten heiß, dieselte dennoch froh und munter weiter und war nur mit Gewalt zum Stillstand zu bringen. Dennoch war und blieb er herrlich gesund. Im Auspuffrohr kein bißchen Ruß, ein Zeichen für nahezu vollkommene Verbrennung bei der Gewaltprobe, die sich weiterhin damit kenntlich machte, daß über dem Auspuff die Stoßstange von der Hitze beträchtlich angelauten war.

Das war einmal der Kadett

Seit der Opel 1200 diskutiert wird, ist der Kadett plötzlich wieder in aller Munde, und dennoch wissen die wenigsten Leute mehr, was dieser kleine Opel vor 20 Jahren einmal wirklich war. Der Kadett war ein 1,1 l-Wagen von 23 PS, 1:6 verdichtet und mit 67,5 mm Bohrung zu 75 mm Hub ein ausgesprochener Langhuber. Doch bis auf die stehenden Ventile war dieser Motor durchaus modern mit seiner dreifachgelagerten Kurbelwelle, längsdurchbohrten Pleueln, Leichtmetall-Kolben, Druckumlaufschmierung, Opel-Fallstromvergaser mit Beschleunigerpumpe und elastischer Dreipunktaufhängung des Motors.

Die Karosserie war selbsttragend. Während sich heute Standard- und Luxus-Modelle bei Opel nur noch durch die Ausstattung unterscheiden, besaß damals die sogenannte „Normal-Limousine“ noch eine starre Vorderachse mit Halbelliptik-Federn, während die Spezial-Limousine bereits unabhängig

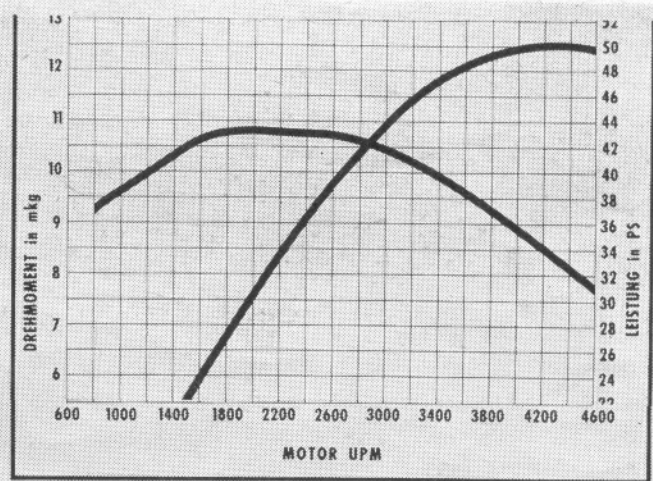
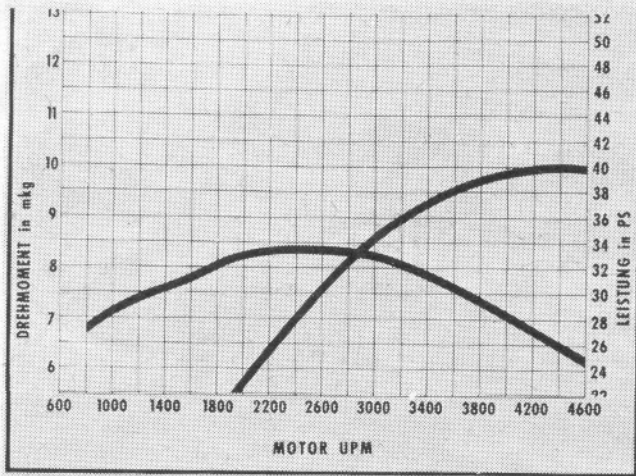


gefederte Vorderräder mit der sogenannten Opel-Synchronfederung aufweisen konnte. Die Schnecken-Segment-Lenkung hatte Schnecken in Schrägrollenlagern, die Fußbremse war hydraulisch mit automatischem Ausgleich der durch Seilzug auf die Hinterräder wirkenden Handbremse. Einscheiben-Trockenkupplung und Dreigangetriebe, spiralverzahnte Antriebsräder im Ausgleichsgetriebe.

Ein durch und durch moderner Wagen für damalige Zeiten also. Spitzengeschwindigkeit 98 km/h, Autobahn-Dauergeschwindigkeit 90 km/h — das gab es damals schon, und es ist zu befürchten, daß in absehbarer Zeit diese Geschwindigkeiten wieder up to date werden, auch auf den Autobahnen — Beschleunigung von 20 auf 70 km/h 25,5 sec, Steigfähigkeit von 7,5—30 ‰, Normverbrauch 7,8 l/100 km.

Was jedoch für alle Diskussionen zu beachten ist, das sind die Abmessungen. Wir nennen sie hier, in Klammern dahinter die des Opel 1200:

Radstand 2340 mm (2541 mm), Spurweite vorn/hinten 1110/1168 (1260/1270 mm), Gesamtlänge 3770 mm (4433 mm), Gesamtbreite 1380 mm (1616 mm), Höhe 1550 mm (1490 mm), Bereifung 4,50-16 (5,60-13), Leergewicht 771 kg (905 kg).



Die Leistungs- und Drehmomentenkurven zeigen Unterschiede, die sich in der Fahrpraxis durchaus nicht so differenziert auswirken. Sowohl der 1,2-l- (links) als auch der 1,5-l-Motor zeigen die typischen Charakteristika von Drosselmotoren, insbesondere die Waagerechten im Drehmomentenverlauf von 1800 bis 2800 U/min. Allerdings liegt der 1,5 l nicht nur insgesamt höher im Drehmoment, sondern seine Kurve steigt auch in den untersten Drehzahlen weit steiler an, um — wieder mit Abstand — entsprechend abzufallen. Man sieht aber auch hier sehr deutlich, was der Rekord bei voller Beladung mehr zu bieten hat.

Die Rußprobe ist allerdings dann nicht mehr zu machen, wenn der Motor mit gezogenem Choke angelassen und eine Zeitlang so gefahren wird. Das sei vorsichtshalber noch am Rande vermerkt.

Überraschend temperamentvoller Motor

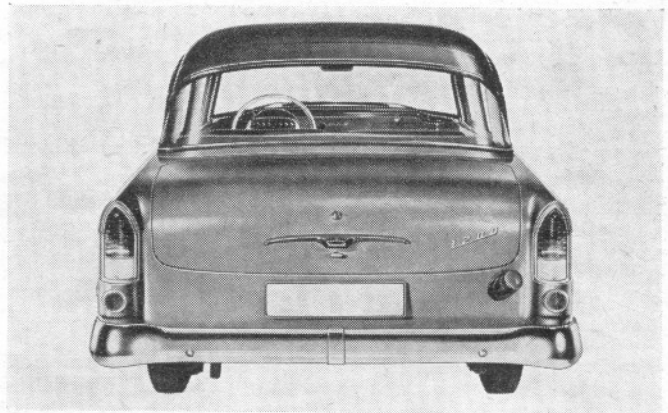
Vom Motor her gesehen ist als einziger Unterschied, ob 1200 oder Rekord, ein etwas stärkeres Geräusch beim 1200 zu spüren, ein besseres Beschleunigen bzw. Bergsteigen beim Rekord. Selbst äußerlich ist es schwer, beide Motoren zu unterscheiden, weil man die von 80 auf 72 verringerte Bohrung nicht sehen kann, eben der einzige Unterschied. Die Leistungsdifferenz beträgt 10 PS, beim Drehmoment stehen 8,4 mkg maximal 10,8 mkg gegenüber, daher auch die Unterschiede beim Beschleunigen, Bergsteigen und wachsender Personenbelastung. Die Nenn-drehzahl wurde dem Rekord gegenüber um 100 U/min erhöht, ebenso die Verdichtung mit 7,5 : 1 statt 7,25 : 1 beim Rekord.

Wir sehen also, daß die Differenz bei den Drehmomenten doch sehr groß ist, obgleich 8,4 mkg über den weiten Bereich von 2200 bis 2800 U/min von keinem normalen Konkurrenzfahrzeug erreicht werden, denn der VW weist 7,7 mkg auf und der Fiat 1200 8,3 mkg, jedoch nur bei 3000 U/min, also in einer Spitze und nicht in einer Waagerechten über einem Teil der Drehzahl. So hat der 1200 von Haus aus doch alles mitbekommen, was ein munterer Wagen benötigt, während natürlich ein kleinerer Motor in einem vorhandenen Fahrzeug leicht die Vorstellung erweckt, daß er irgendwie faul sein müßte. Der 1200 beschleunigt sehr schön, gerade in dem Gebiet von 60 bis 90 km/h, in dem es darauf ankommt, Lastwagen und ähnliche langsame Fahrzeuge zu überholen, und er tut das mit größter Sicherheit. Unseren Testberg erklimmte der mit 2 Personen besetzte Wagen in 32,5 Sekunden und brauchte dabei 4 Sekunden mehr als die etwa gleichstarke, jedoch 210 kg leichtere Arabella, die den 3. von 4 Gängen ausnutzen konnte, während der 1200 im 2. von 3 Gängen den Berg schaffte. Der 1200 ist kein Wagen für Sportfahrer oder gern sportlich fahrende. Diesen Anspruch hat Opel in noch keinem Typ erhoben, sondern immer nur den Wagen für Leute gebaut, die auf Bequemlichkeit, Komfort, Zuverlässigkeit und Lebensdauer Wert legen. Hier paßt sich der 1200 wirklich vollendet ein. Sein Vorteil ist in Zukunft gegenüber dem Rekord nur in etwa 45 - DM/Jahr Steuerersparnis zu sehen, falls die neuen Haftpflichtprämien ab 1. 1. 1960 wirksam werden sollten, nach denen die Haftpflicht von 35 bis 55 PS einheitlich 235.- DM/Jahr betragen soll. Interessant ist jedoch dabei, daß die Differenz an Steuer und Versicherung zwischen einem VW und einem Opel 1200 39.- DM/Jahr beträgt, was dem 1200 angesichts seiner Proportionen einen ungeheuren Auftrieb verleihen könnte, sieht man vom Preis einmal ab. Allerdings dürfte es schwierig sein, die benötigten Stückzahlen herauszubringen, denn das hochmoderne Werk K 40 kann wohl nur am Rande neben den Rekord- und Kapitän-Modellen 1200er montieren. Man sieht also, daß auch unter ganz neuen Aspekten der 1200 in seiner Klasse sehr interessant ist, während er dem Rekord gegenüber nicht allzu stark ist, was man ja auch nicht gern im eigenen Hause haben möchte.

Innen kaum Unterschiede zum Rekord

Der 1200 hat seine Chromleiste außen, die gegenüber dem Rekord in einem Schwung ohne die Winkel am hinteren Radausschnitt verläuft. Er hat auch innen manches mehr als der Olympia und weniger als der Rekord. Er hat keine Zeituhr von Haus aus, jedoch ist die Einbauöffnung nicht nur vorgesehen, sondern auch beleuchtet. Auch der Zigarrenanzünder fehlt, nicht aber der Scheibenwascher, eine sehr vernünftige Entscheidung. Man kann also leicht dem 1200 den Dekor des Rekord verleihen, falls es sein muß.

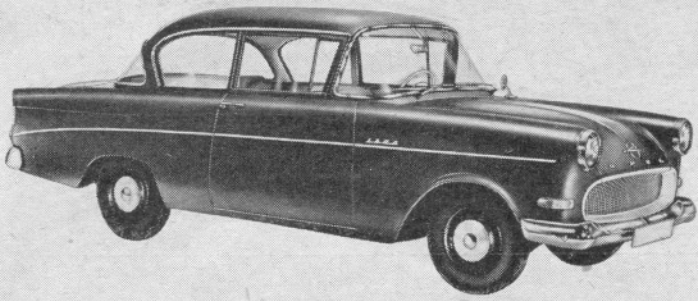
Der Wagen selbst ist nicht leicht, dennoch geht es bei einem richtigen Gebrauchswagen in erster Linie darum,



Kofferraum und rückwärtiger Teil des 1200 weisen bis auf den Schriftzug 1200 keine Unterschiede zum Rekord auf, so daß man den 1200 ruhig als des kleineren Mannes Luxuswagen bezeichnen kann.

daß er dem ruhigen Fahrer jeden Komfort gibt bzw. dessen Familie, zumal sehr viele Versuche, „Raum aus kleinsten Hütten“ zu holen, erheblich schiefgelaufen sind. Man braucht hier das Mitschleppen von Gewicht nicht zu bezahlen, sei es mit wesentlich geringerem Temperament, sei es mit erhöhtem Verbrauch. Das ist wichtig, daß man mit 4 Personen bequem sitzen und atmen kann, daß man auf den Komfort der echten Mittelklasse nicht zu verzichten braucht. Außerdem hat man sehr gute Unterbringungsmöglichkeiten für Gepäck und last not least ein Auto, das etwas darstellt, worauf letzten Endes alles hinausläuft, wie es die augenblickliche und künftige Entwicklung klar zeigt. Das Fahrverhalten ist gut, das Kurvenverhalten überraschend gut, die Federung ebenso. Auf unserer Harz-Versuchsstrecke verhielt er sich wohltemperiert, was das Tempo anlangt, aber auch in den Kurven gab er keine Aufgaben auf.

Überraschend gut waren die Bremsen, auf trockener Betonbahn zeigten unsere Geräte Ausschläge bis 100 %, bei den Fadingmessungen aus 100 km/h mit 4 hintereinanderliegenden Vollbremsungen wurden 85 - 85 - 75 - 65 % gemessen, ein durchaus normaler Verlauf, zumal bei jedem Testwagen wenigstens die vorderen Bremsen bei diesen Versuchen qualmen und so ganz natürlich ein Fading herauskommt, das nur unter ganz extremen Fällen — nicht gekonnten Paßabfahrten — in der Praxis vorkommt.



Der Klein-Luxuswagen von morgen

Sehr schön war die Spurtreue beim gewaltsam abgebremsten Wagen.

Schließlich noch der Verbrauch. Bei der ersten Gewalt-erprobung wurden 40 Liter bzw. eine Tankfüllung für 300 km benötigt, bei einem Schnitt von 120 km/h mit einer Person besetzt. Normalverbrauchsmessung 8,2 Liter/100 km, der Gesamttestverbrauch betrug 10,3 l/100 km, für durchweg sehr schnelle Kilometer. Mit diesen Werten darf man sehr zufrieden sein, denn immerhin werden 900 kg leer und eine beträchtliche Zuladung transportiert, so daß man den 1200 als einen sehr genügsamen, aber fleißigen Gesellen bezeichnen kann, der auch nach kalten Nächten im Freien sofort wach ist und auch sonst keinerlei Probleme bietet. Was will man sonst noch mehr von einem Automobil?

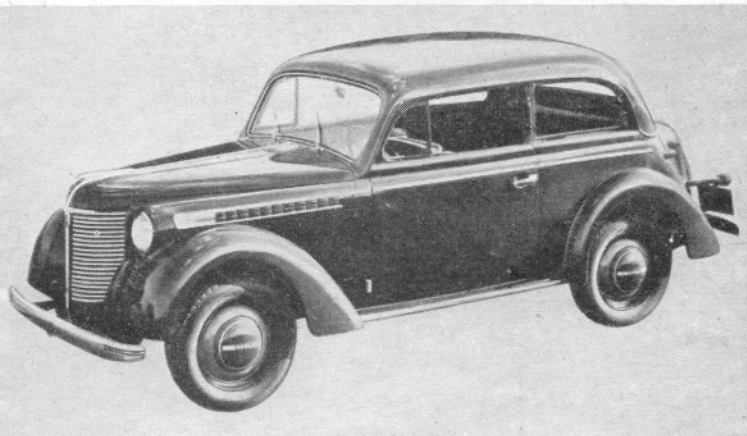
Keine Sensation, sondern ein urbürgerliches Auto

Wer moderne Fertigungsanlagen und ganz besonders die des Opel-Werkes K 40 kennt, weiß, daß sich eine Massenfertigung von Automobilen auf Qualitätsbasis nur dann durchführen läßt, wenn man sich nur ganz wenigen Modellen zu widmen braucht. Aber man kann einen Typ in seinen Elementen mit einem anderen verzahnen, man kann gut einen anderen Motor mit der gleichen Karosserie verbinden, wie man es bei Opel mit dem 1,5- und 1,7-l-Motor seit längerer Zeit tut, und wie es nun auch mit dem 1,2-l-Motor geschieht. Damit hat man unter geringsten Umständen eine vollständige Typenreihe im Programm, die auf gleichen Grundelementen basiert, man kann sich weiterhin um die Qualität, wie auch um die Version kümmern, man dient damit dem Kunden.

Automaten, Transferstraßen usw. sind nicht nur Investitionsgüter, sondern überaus komplizierte Gebilde, die manchen davon abhalten, Modelle zu ändern, grundlegend zu ändern, denn die bekannten und manchmal auch unbeliebten Detailänderungen bei Opel sind schon wesentlich leichter auszuführen.

Doch sollten diese Überlegungen den Kunden nur am Rande kümmern. Das Primäre ist stets das, was man geboten bekommt. Und hier ist der großzügig überdachte Raum das Beste, was der 1200 bietet. Es gibt viele kleine Autos, die Raum bieten, doch ganz ehrlich gesagt ist uns der Raum eines ausgewachsenen Mittelklassewagens immer noch lieber als der künstlich mit allerlei Kniffen geschaffene. Man will sich wohl fühlen, man will genügend Luft zum Atmen haben, man will sehen und gesehen werden. Im 1200 ist alles das zur Genüge vorhanden.

Man muß wirklich den Wagen längere Zeit selbst gefahren haben, um Opel zuzugestehen, daß man dort das Beste



Opel Olympia von vorgestern

daraus gemacht hat, einen Wagen der unteren Mittelklasse zu konzipieren. Natürlich ist und bleibt hierfür die Voraussetzung, daß der Motor mit dem Gewicht fertig wird, daß dieses Auto nicht träge wird und damit gefährlich ist. Das ist durchaus der Fall, und allein aus dieser Tatsache heraus sind wir in der Lage, dem 1200 sozusagen unseren Segen zu geben, nachdem wir zuvor doch sehr skeptisch waren.

Wenn wir dennoch der rationellen Fertigung das Wort geredet haben, so auch aus Gründen der Preiswertigkeit heraus. Man sollte nicht nur immer nach dem VW als Maßstab sehen, sondern auch darauf, wie andere kleine Wagen mit ihren Pfunden gewuchert haben und was sie dafür an Raum, Komfort und Leistungen bieten. Sensationen gibt es alle Nasen lang, doch wirklich gute Autos, die von Anfang an halten, was sie zu versprechen scheinen, sind nicht gerade selten, aber dennoch sehr dünn gesät.

Der 1200 ist keine Sensation, sondern unserer Meinung nach ein urbürgerliches Auto.

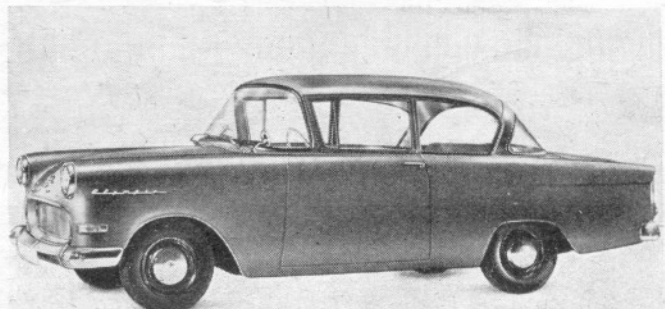
Kleiner und doch Maßstab echter Werte

Alle diese Untersuchungen zeigen, daß man in Rüsselsheim mit dem 1200 ein Auto herausgebracht hat, das nirgendwo sensationell ist, wie man es gern in aller Welt gesehen hätte. Man hoffte auf eine Renaissance des Kadett mit möglichst noch aufregenderen konstruktiven Eigenarten als denen des Chevrolet Corvaire.

Unsere Untersuchungen beweisen aber auch, daß dieser nichtsensationelle Wagen ein durch und durch solides Stück Auto ist, das nirgendwo Aufgaben aufgeben wird, mit denen man werkseitig noch nicht ganz fertig geworden wäre, wie es mit manchen kühnen Konstruktionen der Fall war. Man liebt bei Opel die solide Zuverlässigkeit, wie man sie auch in Wolfsburg zum Stein der Weisen erkoren hat. Nur geht man hier mit der schnellebigen Zeit und deren immer neuen Forderungen nach Raum und Temperament. Man hat zweifellos mehr vom 1200, solange man ihn fährt, und man wird ihn lange fahren, weil er alles mitbringt, was die Opelfahrer, aber auch viele neue Fahrer wollen. Er ist äußerlich und innerlich ein Mittelklassewagen mit viel Raum und Komfort, er ist motorisch wie in der Leistung genügsam, doch temperamentvoll dann, wenn es darauf ankommt, und zuguterletzt sieht er nach etwas aus. Er strahlt auf seinen Besitzer solide Wohlhabenheit aus, und man sollte das nicht unterschätzen, was so etwas bedeutet.

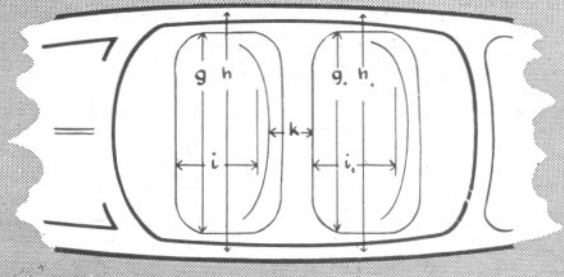
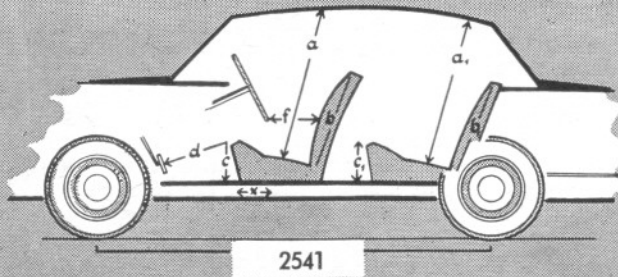
Das Unsensationellste am 1200 ist der Preis, der als eine Art Fehdehandschuh angeblich in die Arena des deutschen und internationalen Automarktes geworfen werden sollte. Man sprach von 4800,- DM, doch soll man nur einmal sagen, wer zu diesem Preis ein Auto bauen soll, das in seinen Ausmaßen einem Mittelklassewagen restlos entspricht. Irgendwo hätte da entscheidend gespart werden müssen, nicht nur an der Zeituhr und dem Zigarrenanzünder. Das macht man jedoch in Rüsselsheim nicht und wahrscheinlich auch niemals mit. Auch der Opel-Kunde macht da nicht mit, denn er will seinen Komfort, seine Sicherheit, seine Gewißheit, daß da keine besonderen Extraausgaben sein Budget stören. Er will ein gutes und modernes Auto, und das ist ihm einen Tausender mehr wert. Wir haben den 1200 wirklich gern gefahren, obgleich größere, schnellere oder auch noch modernere Wagen vor der Tür standen. Diese Tatsache ist ausschlaggebend, die anspruchslose Solidität der gesamten Konzeption, Konstruktion und Ausführung bis ins Detail. Keinesfalls wird der 1200 in absehbarer Zeit unsere Straßen füllen, wie wir es vom VW gewohnt sind. Und doch sehen wir in dem 1200 kein Experiment, einmal zu erfahren, wie sich ein Opel in der Allerweltsklasse verhält, sondern ein Auto, dessen Dasein uns als ein Maßstab echter Werte auf dieser Ebene erscheint.

Opel Olympia von gestern



OPEL 1200

Test Nr. 155



a 920 mm	a ₁ 870 mm
b 500 mm	b ₁ 550 mm
c 310 mm	c ₁ 340 mm
d 480 mm	f 340 mm

g 1300 mm	g ₁ 1200 mm
h 1200 mm	h ₁ 1300 mm
i 490 mm	i ₁ 470 mm
k 240 mm	x 140 mm

Die Maße d, f und k beziehen sich auf die Mittelstellung

Motor: Viertakt, 4 Zyl. in Reihe, 40 PS/4400 U/min, max. Drehmoment 8,4 mkg/2200—2800 U/min, Hub 74 mm, Bohrung 72 mm, Inhalt 1196 ccm, Verdichtung: 7,5 : 1, Zündkerzen Bosch W 175 T 1, Opel-Fallstrom-Vergaser mit Beschleunigungspumpe, Schmierung Druckumlauf, Wasserkühlung mit Thermostat, elektr. Anlage 6 Volt.

Fahrwerk: Radführung vorn Trapez-Dreiecklenker, hinten Starrachse, Schraubenfedern vorn, Längsblattfedern hinten, selbsttr. Karosserie, 4 Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator vorn, Bremsen: hydraulisch, System ATE-Lockheed.

Kraftübertragung: Einscheiben-Trocken-Kupplung, Getriebe 3/1 Gänge, 1.—3. synchronisiert. Unter-setzungen: 1. Gang 3,24 : 1, 2. Gang 1,68 : 1, 3. Gang 1 : 1, R.-Gang 3,47 : 1. Antrieb hinten, Achsuntersetzung 3,9 : 1, Lenkradschaltung.

Maße und Gewichte: Radstand 2541 mm, Spurweite vorn/hinten 1260/1270 mm, Länge 4433 mm, Breite 1616 mm, Höhe 1490 mm, Reifengröße 5.60-13, Gesamtbremsfläche 704 qcm, Bodenfreiheit 180 mm, Gewicht wie getestet mit 10 l Benzin 870 kg. Gewichtsverteilung vorn/hinten 490/380. Tankinhalt 40 l. Wendekreis 10,7 m.

Tachometer Anzeige	50	60	70	80	90	100	110	120
korrigiert : : :	47	56	66	74	85	95	103	115

Steigfähigkeit in den Fahrgängen

	2.	3.
Werksangabe	14	7 %
gemessen	10,8	5,6 %

Beschleunigung	V.-max in den Gängen
0—60 11 sek	1. Gang ca. 42 km/h
0—80 17 sek	2. Gang ca. 83 km/h
0—100 27,5 sek	3. Gang ca. 125 km/h

Preis einschließlich Heizung DM 5835,-; Jahressteuer DM 173,-; Haftpflicht DM 240,-; zweifarbige Lackierung mit Armaturenbrett-polsterung und rechte Sonnenblende DM 85,-; Schiebedach DM 425,-; Teilmotor DM 442,-; Tür grundiert DM 125,-; vorderes Karosserie-Seitenteil DM 85,-; automat. Kupplung Olymat DM 310,-.

Höchstgeschwindigkeit

im Mittel	124 km/h
bestes Ergebnis der Meßreihe	126 km/h
400 Meter mit stehendem Start	24 sek
1000 Meter mit stehendem Start	49 sek

Bremswirkung
aus 50 km/h max 90 %, nach 4 Vollbremsungen aus 100 km/h kein ungewöhnliches Nachlassen der Verzögerungswerte.

Verbrauch:

bei gleichbleibend 90 km/h auf der Autobahn	8,2 l/100 km
Straßenverbrauch	8,8 l/100 km
Testverbrauch (getestet mit Aral)	10,3 l/100 km

Grundlagen
km-Stand bei Prüfbeginn 4077. Wetter: trocken. Straßen: Autobahn, Bundesstraßen und Prüfgelände. Die Angaben über Beschleunigung, Steigfähigkeit und Geschwindigkeiten sind Mittelwerte aus mindestens drei Messungen. Belastung: 2 Personen.

Wartungsdienste:
Durchsicht bei 1000 km frei, danach bei 2000 km DM 2,50, bei 3000 km DM 18,50; dann alle 1500 km DM 2,50, alle 3000 km DM 3,50 und alle 7500 km ca. DM 30,—.

TESTHÜGEL

