

„Downloaded“ bei www.Opel-Kapitaen-Club.de

PORTRÄT EINES ERFOLGREICHEN AUTOMOBILS:

OPEL OLYMPIA REKORD

Selbst in unserer an grandiose Zahlen und lebhaft steigende Produktionsziffern gewohnten Zeit erscheint es noch höchst bemerkenswert, wenn von einem immerhin mittelgroßen, durchaus für gehobene Ansprüche bestimmten Personenwagen Tag für Tag, Monat für Monat so viele gebaut werden wie vom Opel Olympia Rekord, dem zweifellos erfolgreichsten Modell seiner Klasse. Es ist eine wahrhaft stolze Bilanz, die ausweist, dass vom damaligen Opel Olympia ab 1935 bis März 1953 rund 330000 Stück gebaut wurden, die verschiedenen Rekord-Modelle aus der Zeit von April 1953 bis Juli 1957 brachten es auf über 580 000 Stück und vom jetzigen Olympia Rekord verließen einschließlich seiner Nebentypen seit August 1957 bis Jahresende 1959 über 650000 Wogen das Werk in Rüsselsheim, das sind von allen bisherigen Modellen der Olympia-Reihe insgesamt etwa 1,6 Millionen Fahrzeuge.

So viele Autos wollen jedoch nicht nur gebaut, sondern auch verkauft werden. Kleine Serien kann man schließlich von je

dem x-beliebigen Modell mit recht mittelmäßigen Qualitäten an den Mann bringen. Doch derart imponierende Stückzahlen, wie sie Opel aufzuweisen hat, bedingen nicht etwa nur einen aufnahmefähigen Markt sowie eine entsprechende Kapazität des Werkes, sie setzen vielmehr, was weit wichtiger ist, das Vertrauen der Kaufinteressenten zu der betreffenden Marke bzw. dem jeweiligen Modell voraus. Und die entscheidenden Merkmale, die ein Auto braucht, um dieses Vertrauen zu gewinnen und zu erhalten, besitzt der Opel Rekord in so weitgehender Vollständigkeit, wie man sie eben nur selten findet.

Typisch für diesen Wagen ist es, dass keine seiner Eigenschaften, soweit sie sich definitiv in Zahlen ausdrücken lassen, besonderes Aufsehen erregen könnten. Die Fahrleistungen beispielsweise entsprechen durchaus dem heute in dieser Klasse üblichen Durchschnitt, das gleiche gilt für den Kraftstoffverbrauch, und ebenso fallen die konstruktiven Merkmale nicht weiter aus dem Rahmen. Wenn man bedenkt, dass auch

seine fahrwerksmäßigen Qualitäten keineswegs die der Konkurrenz übertreffen, so muss man aus dem allem logischerweise schließen, dass es doch in erster Linie die Wirtschaftlichkeit ist, die dem Opel-Rekord auf dem deutschen und dem internationalen Markt eine Spitzenposition sichert. Nun weisen hier interessanterweise wiederum jene Faktoren, nach denen gemeinhin die Wirtschaftlichkeit eines Wagens beurteilt wird, ebenfalls völlig normale Größenordnungen auf, denn der Rekord ist weder im Verbrauch viel sparsamer noch in der Steuer oder Versicherung wesentlich billiger als vergleichbare Wagen, und selbst der Anschaffungspreis, wiewohl er zweifellos verhältnismäßig günstig liegt, bietet gegenüber der Konkurrenz keinen entscheidenden Anreiz. Dennoch ist sein Ruf besonderer Wirtschaftlichkeit wohlbegründet, und zwar vor allem durch Umstände, die zahlenmäßig nicht erfasst werden können. Da ist zunächst die schon sprichwörtliche Zuverlässigkeit der Opel-Wagen, denen noch so ungünstige Betriebsverhältnisse nichts

anhaben, da ist die Lebensdauer des Wagens und vor allem des Motors, in der erfahrungsgemäß bei einiger richtiger Behandlung, vom Volkswagen abgesehen, alle anderen deutschen Marken zu übertreffen pflegt, da ist die hervorragend gebaute Kundendienst-Organisation, die anfallende Wartungs- und Reparaturarbeiten relativ billig ausführt, und da ist nicht zuletzt die erfreuliche Aussicht, den Wagen später wieder zu einem recht anständigen Preis weiterverkaufen zu können.

Dieser letzte Punkt ist besonders wichtig. Die Relation zwischen dem Anschaffungspreis eines Wagens und seinem voraussichtlichen Wiederverkaufswert wird von den Autokäufern oft viel zu wenig berücksichtigt, obschon gerade darin der wirkliche Gebrauchswert eines Fahrzeugs zum Ausdruck kommt. Schließlich sagen die Listenpreise der Industrie herzlich wenig über tatsächlichen Wert und Qualität der jeweiligen Modelle aus, die Produktions- und

Verkaufszahlen tun das schon eher, der spätere Wiederverkaufspreis aber offenbart es schonungslos, ob man sich lediglich eine Liebhaberei, einen - unter Umständen vielleicht notwendigen oder wenigstens beabsichtigten - Luxus leistete oder ob man sich von einem Auto trennt, dessen Betrieb per Saldo unter gegebenen Verhältnissen als unwirtschaftlich oder schlechthin als unwirtschaftlich zu betrachten war.

Der große Erfolg des Opel-Rekord dürfte freilich kaum allein auf Überlegungen wirtschaftlicher Art beruhen. Bezeichnenderweise wendet sich die Sympathie des Autokäufers mehr und mehr solchen in technischer Hinsicht gar nicht ambitionösen Wagen viel stärker zu als anderen, viel aufwendigeren Konstruktionen. Die Leute interessieren sich heutzutage hauptsächlich für das Aussehen, für die Form eines Wagens, und gefällt sie, dann wird er ziemlich vorbehaltlos akzeptiert, insbesondere wenn er einen gut eingeführten Markennamen trägt.

SCHÖNE ANSICHT - GUTE AUSSICHT

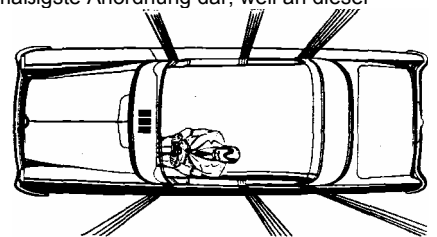
In der Tat findet die überzeugende Formgebung des Opel Rekord allgemeinen Anklang. Sie war seinerzeit, als das heutige Modell erschien, geradezu mustergültig und wegweisend. Inzwischen entspricht sie zwar nicht mehr absolut der jüngsten Automode, die im Zeichen des flachen statt des gewölbten, in der hinteren Partie abfallenden Daches steht, aber dieser Umstand entwertet in keiner Weise die klare Linie dieses schönen, ansehnlichen Wagens.

Ebenso markantes wie bisweilen umstrittenes Merkmal der Karosserie ist hier die Panorama-Windschutzscheibe. Wiewohl sie in erster Linie ein modisches Attribut darstellt, wäre es verkehrt, sie nur als solches zu betrachten, denn entschieden bessere Sichtverhältnisse sowohl nach den Seiten

als auch nach oben haben großen praktischen Wert. Demgegenüber ist die Beeinträchtigung des Einstiegs zwar unbestreitbar, aber insofern fast belanglos, weil sich auch groß gewachsene Leute rasch darauf einstellen, dass man beim Einsteigen mit dem Knie ein wenig Vorsicht walten lassen muss. Im Bereich der starken Scheibenbiegung, wo also sonst die Pfosten stehen, lassen sich bei ganz genauer Beobachtung gelegentlich Sichtverzerrungen feststellen, die jedoch so geringfügig bleiben, daß sie auf keinen Fall etwa einer korrekten Abschätzung der Verkehrslage hinderlich wären. Ohnehin ist eine ganz leicht verzerrte Sicht immer noch besser als gar keine, wie man es sonst an dieser Stelle hat. Nur sollte die Panorama-Windschutzscheibe viel

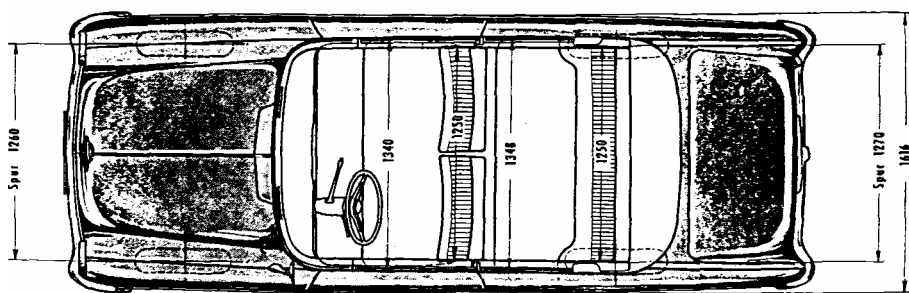
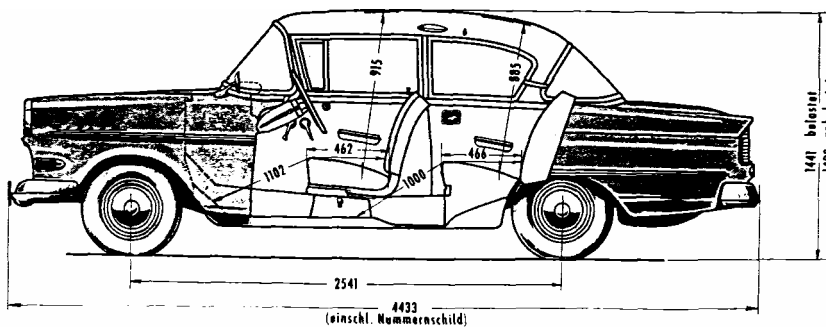
leicht besser aus Mehrschichten-Verbundglas statt aus einschichtigem Hartglas bestehen. Das würde zwar mehr kosten, verspräche aber unserer Überzeugung nach einen höheren Grad von Sicherheit. Als Sonderausstattung, Mehrpreis über 100 DM, ist sie übrigens lieferbar.

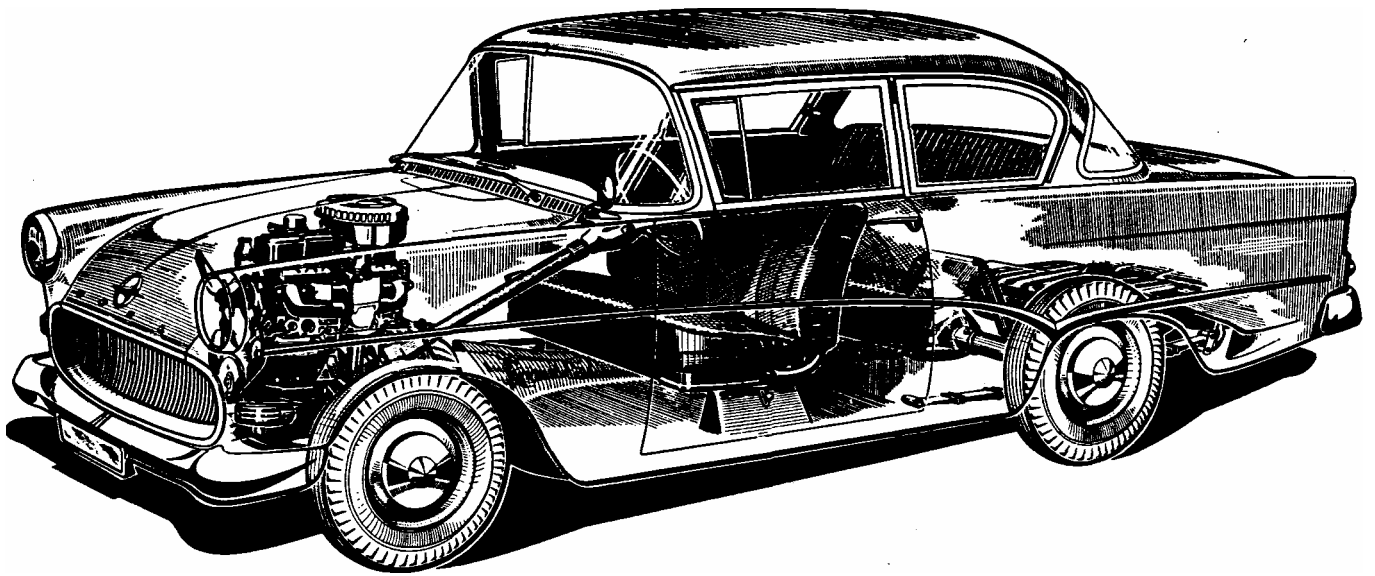
Eine spezielle Annehmlichkeit des Opel Rekord dürfte vermutlich ebenfalls der Panoramascheibe zu verdanken sein, zumal sich bei amerikanischen Wagen entsprechende Beobachtungen machen lassen: trotz voll geöffnetem Türfenster bleibt es bis etwa 80 km/h für die vorn Sitzenden nahezu völlig zugfrei. Die drehbaren Lüftungsscheiben braucht man infolgedessen nur gelegentlich. Voll herunterkurbeln lassen sich die Türfenster, nach auswärts stellen die hinteren Seitenscheiben bei der zweitürigen Limousine. Das viertürige Modell besitzt auch hinten Kurbelfenster, was natürlich noch vorteilhafter ist. Zur serienmäßigen, leider nach wie vor nicht im Listenpreis inbegriffenen Ausstattung gehört eine wirkungsvolle und schön, weil in sinnfälliger Einfachheit regelbare Heiz- und Lüftungsanlage, für deren volle Ausnutzung ein elektrisches, zweistufiges (!) Gebläse sorgt. Die dafür notwendige Frischluft wird über eine Torpedoklappe vor der Windschutzscheibe hergeholt. Das hat man beim Rekord rein optisch befriedigend gelöst, es ist praktisch, weil man die Stellung dieser Luftklappe jederzeit weiß bzw. sieht, und es stellt insofern immer noch die zweckmäßigste Anordnung dar, weil an dieser



Stelle am ehesten damit gerechnet werden kann, daß die einströmende Luft nicht allzu viel Staub und Auspuffgase von vorausfahrenden Wagen enthält.

Zur tadellosen Sicht tragen außer der Panoramascheibe und der Rundumverglasung die tiefhängende, flach nach vorn abfallende Motorhaube sowie die großen, weit herabgezogenen Seitenfenster bei. Fast könnte man meinen, gar nicht in einer Limousine zu sitzen, weil der Ausblick nach allen Seiten so unbehindert, der Wagen prima durchlüftet und innen so hell und freundlich ausgestattet ist, dass nicht eine Spur jener beklemmenden Beengtheit aufkommt wie zuweilen noch selbst in viel größeren Automobilen. Die markanten Konturen der vorderen Kotflügel erleichtern das genaue Fahren, und ebenso ist es für die rückwärtige Orientierung gut, daß vom Lenkrad aus beide Heckflossen zu sehen sind. Sowohl der Innen- als auch der Außenspiegel (beide sind eben, letzterer kreisrund mit 110 mm Ø) erfüllen gut ihren Zweck. Der Innenspiegel, der anfangs bei diesem Modell über der Armaturentafel stand, wanderte mittlerweile wieder nach oben, weil dies, wie es heißt, viele Kunden wünschten. Das ist tatsächlich vorteilhafter, sofern hinten drei Personen sitzen, ansonsten und im allgemeinen aber zog der Tester die ursprüngliche Anordnung vor, weil sich der ziemlich große Spiegel





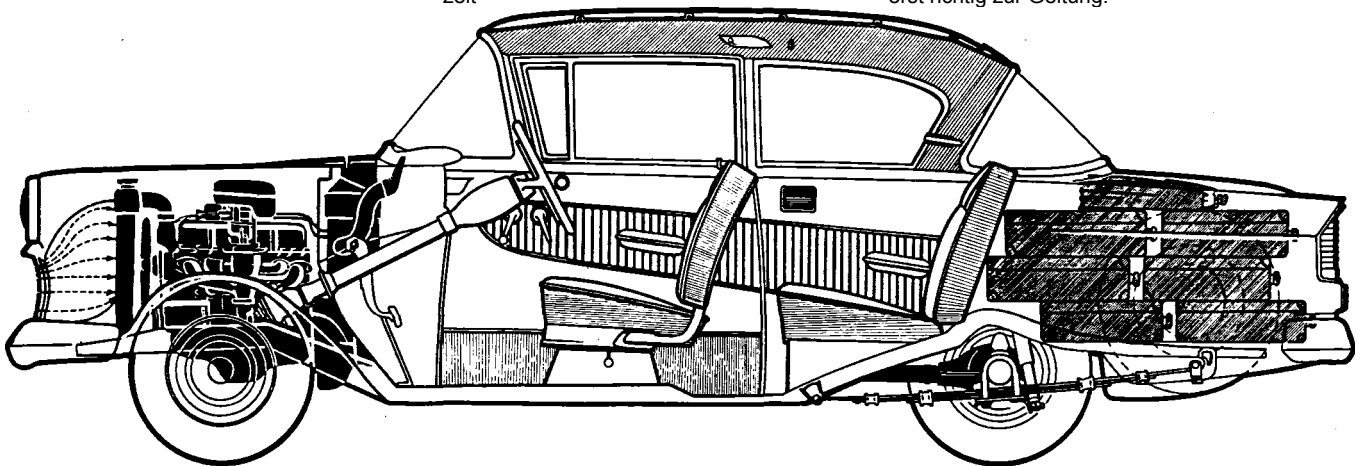
jetzt ausgerechnet in Augenhöhe befindet und solcherart zuweilen störend ins Sichtfeld gerät. Dazu wird bei Schlechtwetter der Ausblick durch die gegenläufigen Scheibenwischer (Schmetterlings-Anordnung) eingeengt, die ein großes Dreieck in der Scheibenmitte ungeräumt lassen. Allerdings sind alte Opel-Fahrer dafür dankbar, dass diese (beim Rekord seit März 1958) nicht mehr motorabhängig, sondern in üblicher Weise elektrisch angetrieben werden. Die Schaltung über einen Widerstand erlaubt sogar die Regulierung in zwei Wischgeschwindigkeiten, und selbstverständlich kehren die Wischer nach der Abschaltung selbst in ihre Endstellung zurück. So hat es zwar lang gedauert, bis Opel einem oft geäußerten Wunsch entsprach, dafür aber wird jetzt mit zwei Wischgeschwindigkeiten mehr geboten als sonst noch üblich.

Kommen wir jedoch wieder auf die äußere Form des Wagens zu sprechen. Dass deren gestreckte, klare Linienführung als sehr ansprechend bezeichnet werden darf, steht fest. Trotz aller Bewunderung hierfür fällt es jedoch immer wieder schwer, sich mit zwei kleinen Schönheitsfehlern des sonst so gut durchdachten und eleganten Opel Rekord abzufinden.

Da sind einmal die an allen vier Wagentecken ausgebuchteten Stoßstangen, die noch dazu im Querschnitt ein für diesen Zweck wenig günstiges Dreieckprofil aufweisen. Gewiss sollen Stoßstangen zum guten Aussehen eines Wagens beitragen, was aber ihrer sinnvollen Gestaltung keineswegs abträglich zu sein braucht. Zum anderen muss jedem ästhetisch empfindenden Menschen missfallen, dass nun schon seit Jahren alle Opel-Wagen grundsätzlich mit schwarzen Rädern geliefert werden. Sicherlich macht das Werk dadurch im Laufe der Zeit erhebliche Einsparungen, die vielleicht wichtigeren Dingen zugute kommen. Bei vernünftiger Überlegung wird auch niemand etwas dagegen haben, wenn für alle Wogen, gleich welcher Farbe, einheitlich lackierte Radfelgen verwendet werden. Renault beispielsweise macht das genau so, aber man wählte dort nicht tristes Schwarz, sondern eine helle, gelbbraune Einheitslackierung für die Räder, die mit allen Standardfarben der Karosserie, auch mit Schwarz und auch mit Elfenbein, lustig kontrastiert. Des Testers Vorschlag für die Opel-Räder wäre: alabastergrau wie das Dach bei den zweifarbigen Serienlackierungen. Zwar ist dieser Vorschlag nicht neu, der Tester mochte ihn schon vor Jahren, aber er ist nach wie vor

gemäß, denn die schwarzen Räder blieben so phantasielos und unschön wie eh und je.

Möglicherweise würden sie das Auge weniger kränken, wenn die Wagen sonst nicht über geschmacklich und qualitativ so besonders hervorragende Lackierungen verfügten. Auch die ausgezeichnete Verchromung sei in diesem Zusammenhang erwähnt. Der Rekord ist derzeit in 12, teilweise recht lebhaften Farbtönen lieferbar, die auf Wunsch mit einem anders lackierten, meist alabastergrauen Dach kombiniert werden können. Als drei für dieses Modell besonders typische Farben führten sich korallenrot, türkisgrün und saharagelb ein, obschon die größere Zahl von Käufern die grauen und blauen Farbtöne vorzieht, die dann allerdings im Straßenbild weniger auffallen. Darf hier der Tester seine persönliche Meinung sagen? Ich finde zweifarbige Lackierungen bei halbwegs vernünftiger Farbkombination und Flächenaufteilung zwar sehr nett, ziehe aber für das eigene Auto im allgemeinen die Einfarbigkeit vor, denn man sieht sich daran weniger rasch ab. Im Falle des Rekord würde ich jedoch unbedingt zur Zweifarbenlackierung raten, denn sie bringt seine elegante Form und vor allem den attraktiven Dachspant vor dem Heckfenster erst richtig zur Geltung.

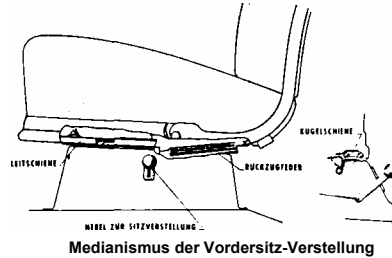


GAR NICHT ALLTÄGLICHER ALLTAGSKOMFORT

Auch innen ist der Wagen ansehnlich und geschmackvoll ausgestaltet. Die Bezüge, Kunstleder und Stoff kombiniert, oder - zum gleichen Preis - ganz aus Kunstleder, passen hübsch zur Lackierung, man fühlt sich richtig wohl in der hellen und freundlichen Atmosphäre. Gewissermaßen wie zu Hause lebt man in diesem Wagen, was merkwürdigerweise bei anderen zuweilen nicht der Fall ist, obschon sie vielleicht vergleichsweise keineswegs billiger ausgestattet wurden. Doch gerade auch aus solchen Dingen spricht eben die Erfahrung einer routinierten, seit Jahrzehnten im Bau großer Serien erfahrenen Automobilfabrik. Kleines Beispiel: Warum wird heute noch bei so vielen Wagen der Boden mit einem schwarzen Gummiteppich belegt, statt, wie es Opel schon im 1950er Olympia machte, mit einem hellen, der viel freundlicher und nicht immer schmutzig aussieht? übrigens wäre vielleicht in den Rekord-Limousinen auch hinten drin, genau wie beim Caravan, ein heller Gummibelag praktischer als der noch aus alten Zeiten überkommene Boucle-Teppich. Erfreulicherweise hat mittlerweile der viertürige Rekord serienmäßig eine Dachbespannung aus hellem, abwaschbarem Plastikmaterial statt der aus Tuch bekommen, während sie beim zweitürigen auf Wunsch (Aufpreis DM 13,75) erhältlich ist.

Seit Herbst 1959 wird der Rekord mit etwas größeren Reifen (5,90-13 statt 5,60-13) ausgerüstet, womit er nunmehr auch gewichts- bzw. belastungsmäßig zu einem fünfsitzigen Wagen wurde. Platzmäßig war er das schon von jeher, wenngleich für längere Fahrten natürlich nur 4 Personen wirklich ausreichende Bequemlichkeit und Bewegungsfreiheit geboten wird. Bei angemessener Sitzbreite steht vorn und hinten ein genügend großer Fußraum zur Verfügung und die Kopffreiheit blieb

dank des nicht so übertrieben niedrigen Daches reichlich genug, dass ein hoch gewachsener Mann sogar auf dem Rücksitz den Hut noch aufbehalten kann. Vor allem vorn, aber auch hinten sitzt man bemerkenswert bequem. Die durchgewölbten Einzellehnen der Vordersitze geben dem Oberkörper ausgezeichnet festen Halt, und auch der Oberschenkel liegt, wiewohl das Sitzpolster nicht sonderlich tief ist, genügend auf, so dass die Beine auf langen Autobahnfahrten kaum vorzeitig ermüden. Erwähnt sei weiter die leichtgängige, auch während der Fahrt tadellos funktionierende Verstellung der vorderen Sitzbank, die etwa 10 cm weit verschoben werden kann.



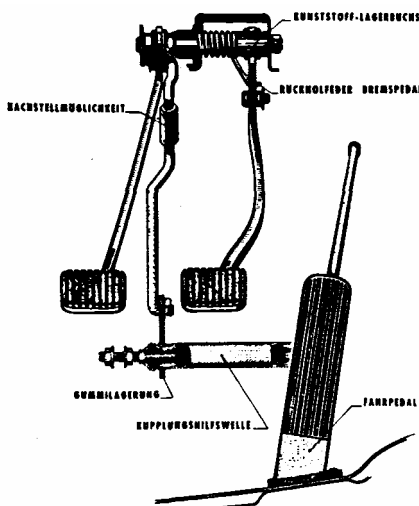
Einseitige Sitzbelastung hat auf die Parallelverschiebung keinen Einfluss. Die ganze Geschichte geht einerseits so leicht dank der Lagerung auf Kugeln, andererseits infolge kräftiger Rückholfedern, die bei gelöster Arretierung die Sitzbank nach vorn ziehen wollen. Man sollte sie stets so weit zurückschieben, dass man bequem auf den Pedalen steht, das Lenkrad aber nur mit ziemlich ausgestreckten Armen erreicht. Gerade der Opel gehört zu den Wogen, wo der Fahrer möglichst viel Bewegungsfreiheit braucht, um in schwierigen Situationen richtig reagieren zu können. Und aus

eben diesem Grunde erscheint es auch recht unvernünftig, wenn sich vorn in den Rekord mehr als zwei Personen setzen.

Der Kofferraum, vorbildlich in Größe und Gestaltung, sollte ruhig zuweilen von Konstrukteuren anderer Wogen aufmerksam betrachtet werden. Die Unterbringung des Reserverades senkrecht hinter dem rechten Radkasten ist geradezu ideal, und die Glattflächigkeit des Kofferraumes weiß hauptsächlich derjenige recht zu schätzen, der sie unversehens bei irgendeinem anderen Auto nicht mehr vorfindet. Nur schade, daß der Rekord nicht mehr wie seine Vorgänger die praktische Gummifilzmatte im Koffer liegen hat. Auch erschien uns die Entriegelung des Kofferdeckels bei dem früheren Modell sympathischer.

Für den Komfort jedes Wagens stellen die im Innenraum wahrnehmbaren Fahrgeräusche ein maßgebendes Kriterium dar. Dem Opel Rekord kann man bescheinigen, daß er gerade in dieser Beziehung sehr hohe Ansprüche zu erfüllen vermag. Ohnehin leise, selbst in den höheren Drehzahlbereichen, arbeitet der Motor, der II. Gang singt gern ein wenig, ohne dass dies je wirklich störend wäre, und das gleiche gilt für ein gelegentliches Poltern, wie es auf schlechten Straßen vom Fahrwerk her kommen kann. Von mehr oder weniger schwer definierbaren Karosseriegeräuschen bleibt der Rekord zuweilen nicht ganz verschont, aber man darf ruhig sagen, dass sie bei ihm längst nicht so häufig und vielstimmig aufzutreten pflegen wie bei manchen seiner Konkurrenten. Ganz frei ist schließlich keiner unserer heutigen Wagen davon. Die von vielen Leuten kaum empfundenen, dennoch so strapaziösen Dröhnengeräusche, ebenfalls eine Krankheit fast aller modernen Autos, sind dem Rekord nahezu unbekannt. Ebenso bleiben die Windgeräusche bei größerer Geschwindigkeit sehr mäßig. Insgesamt sind also auch von dieser Seite her günstige Voraussetzungen für nervenschonendes Fahren gegeben.

Im Gegensatz zu den früheren Modellen des Opel Rekord entsprechen die jetzigen Türschlösser denen des Kapitän, so daß man sich nicht mehr gar so leicht selbst aus dem Wagen sperren kann. Möglich ist es freilich schon noch, weshalb der kluge Opel-Fahrer nach wie vor stets, etwa im Geldbeutel, einen Reserveschlüssel dabei haben wird. Ein einziger Schlüssel betätigt den Zünd-Anlaß-Schalter und sperrt beide Vordertüren, Gepäckraum und Handschuhkasten. Wie logisch bei Opel die Funktionen der Türschlösser und -Verriegelungen durchdacht sind, darf im Hinblick auf diesbezügliche Unüberlegtheiten bei anderen Fabrikaten betont hervorgehoben werden. Dieses Lob gilt selbst bei Berücksichtigung des Umstandes, daß man womöglich unachtsam den Wagen verriegelt, obwohl der Schlüssel noch im Zündschloß steckt. Wenn einem übrigens solches Malheur bei allseits geschlossenen Fenstern passiert, dann bleibt nichts anderes übrig, als die linke Lüftungsscheibe mit einem Hammer einzuschlagen. Die Behebung dieses Schadens kostet vielleicht 6 oder 7 Mark, wohingegen etliche Zehnmarkscheine zu be-rappen sind, sollte man erst versuchen, mit Schraubenzieher, Zange und roher Gewalt ein Fenster oder die Tür auszuheben. Dem früheren Rekord konnte man solcherart verhältnismäßig leicht beikommen, nicht



Anordnung der Hängepedale

Scheiben mittels eines Schneckentriebes durch einen Drehknopf innen an der Türe betätigt werden. Recht günstig zur Hand liegt dieser Knopf freilich nicht, aber der Wagen ist damit wenigstens besser als früher gegen Einbruch und Diebstahl gesichert. Da der Rekord dennoch und verständlicherweise zu den beliebtesten Objekten jenes lichtscheuen Gesindels gehört, das sich gern fremde Autos aneignet, sollte keinesfalls auf den Einbau eines Lenkradschlusses verzichtet werden, das die viertürige Limousine bereits serienmäßig besitzt, während es für die zweitürige DM 35-extra kostet. Es ist das gleiche Lenkradschloss wie im Kapitän, es kann übrigens bei gesperrter Lenkung auch die Zündung nicht eingeschaltet werden. Noch zweckmäßiger erschiene freilich, wie man es sonst meistens kennt, ein mit dem Zündschloss gemeinsam betätigtes Lenkschloss, denn dann wäre ein Sonderschlüssel für letzteres entbehrlich und die Verriegelung erfolgte in einem Zuge mit dem Abschalten der Zündung, was jetzt eben nicht geschieht und deshalb aus Bequemlichkeit oft genug den Fahrer auf die Benutzung der Lenksperrverzicht lassen wird, zumal sie hier sowieso nicht sehr geschickt zur Hand liegt. Nette Idee bei Opel: Die Schlüssel befinden sich hier in einer Tasche aus selbst leuchtendem Kunststoff, nachts ist das zuweilen vorteilhaft. Auch sei darauf hingewiesen, dass bei abgeschalteter Zündung, wie sich das gehört, Signalhorn, Blinker und Scheibenwischer stromlos bleiben.

Beide Türen sind von außen sperr- und von innen verriegelbar. Eine Arretierung hält sie offen und beide betätigen automatisch die Innenbeleuchtung (mit Drei-fach-Schaltung). Mit 4 1/2 Umdrehungen der Fensterkurbeln werden die Türscheiben hoch- bzw. abgekurbelt, wobei die Kurbel in manchen Stellungen das Knie des Fahrers etwas inkommodiert. Vier Armlehnen dienen der Sitzbequemlichkeit. Diejenige für den Fahrer beeinträchtigt manchmal dessen Bewegungsfreiheit, aber man möchte sie dennoch nicht missen. An den Türen sind die Armstützen vernünftigerweise als Ziehgriffe geformt. Drei Aschenbecher und ein Anzünder stellen den Raucher zufrieden. Zwei Kleiderhaken sind vorhanden und die beiden gepolsterten Sonnenblenden, die auch nach der Seite geschwenkt

werden können, besitzen eine Gummiraste als Gegenhalterung. So lässt die sehr vollständige und wohlüberlegte Innenausstattung keine gewichtigen Wünsche offen.

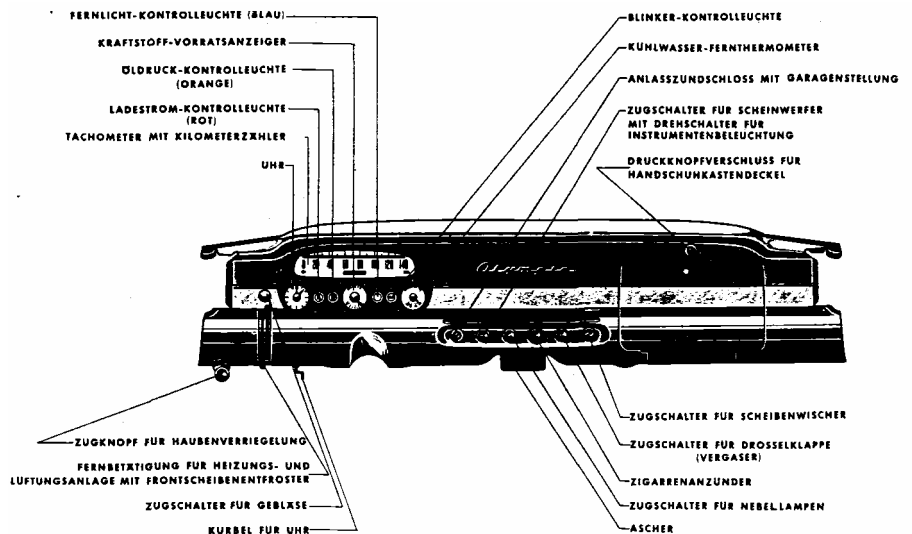
Sauber und Obersichtlich gestaltet ist die Armaturentafel, die gut zum Gesamtbild des Wagens passt. Erfreulicherweise wurde jetzt wenigstens bei der viertürigen Limousine die Oberseite der Armaturentafel abgepolstert, während das für die zweitürige vorderhand noch als Sonderausstattung gilt. Als Blickfang wirkt das Trommeltachometer, bei dem die Geschwindigkeitsanzeige als roter Balken über eine waagrechte Skala wandert. Da die jeweilige Anzeige hier weniger sinnfällig ist, also kaum mit einem flüchtigen Blick einigermaßen richtig abgelesen werden kann, dürfen solche Trommeltachometer als eine Modeerscheinung bezeichnet werden, die leider mit den Jahren bei vielen Modellen Verbreitung fand. Wenn freilich Opel-Verkäufer versichern, gerade dieses Instrument stelle bei vielen Interessenten ein zugkräftiges Verkaufsargument dar, dann muss man resigniert feststellen, dass unsere Autos offenbar doch in mancher Beziehung genau so beschaffen sind, wie es ihre Käufer (nicht besser) haben wollen.

Noch eine weitere „Mode“ wurde da übernommen, für die bislang noch kein

anordnung. Unbestreitbar waren die Pedale des früheren Rekord bequemer und dazu besser aussehend.

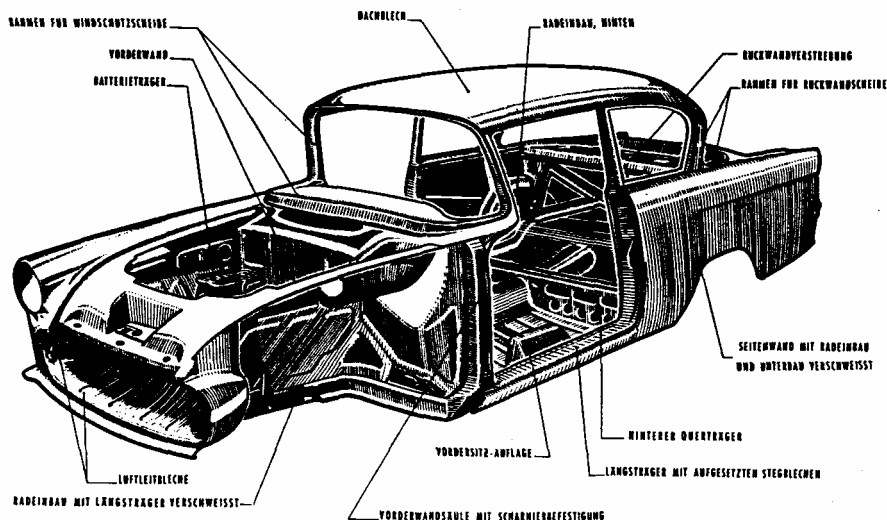
Instrumente und Kontrolleuchten sind, gut im Blickfeld des Fahrers liegend, auf einem Tableau zusammengefasst. Außer dem Tachometer mit bemerkenswert korrekter Anzeige, aber ohne besonders deutliche 50 km-Markierung, befinden sich dort der Kilometerzähler, die Benzinuhr, das Kühlwasserthermometer und die Achttag-Zeituhr. Alle vier Kontrolleuchten (Ladestrom rot, Öldruck orange, Fernlicht blau, Blinker grün) sind mit 7/2 cm 0 schön groß. Ein gesondertes rotes Kontrolllicht für den Startvergaserzugknopf besitzen nur die mit automatischer Kupplung ausgerüsteten Wagen, doch wäre es auch für die anderen durchaus von Nutzen. Der Zünd-Anlaß-Schalter und die 5 Bedienungsknöpfe für Scheinwerfer, Nebellicht, Zigarrenanzünder, Vergaser-Luftklappe und Scheibenwischer liegen, durch eine Schriftleiste markiert, in einer Reihe nebeneinander.

Gefällig, richtig liegend und griffig ist das Zweispeichenlenkrad des Rekord. Im Interesse des besseren Unfallschutzes für den Fahrer hat es eine versenkte Nabe, zwar längst nicht tief genug, aber immerhin ein erfreulicher Anfang. Nun, die Zukunft gehört aller Voraussicht nach dem

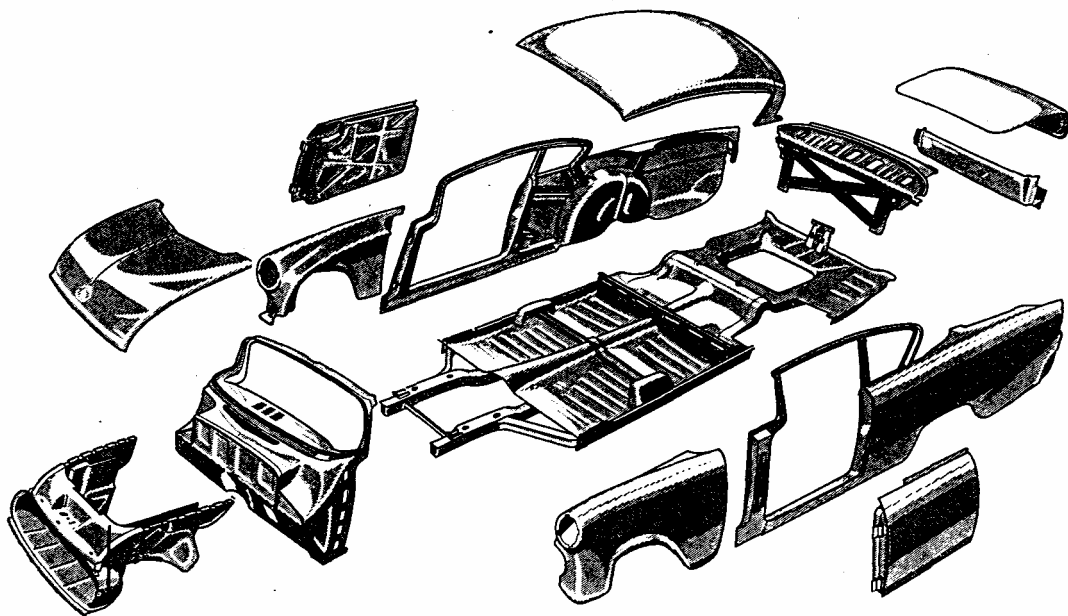


Mensch eine plausible Begründung zu geben vermochte, nämlich die hängende

korbförmigen, dreispeichigen (!) Sicherheitslenkrad. Der heutige Rekord besitzt einen



So sehen die wichtigsten Teile der in Schalenbauweise zusammengefügt Karosserie aus. Insgesamt besteht der Rohbau aus rund 240 Teilen, soweit sie größer als eine Streichholzschachtel sind. 20% dieser Teile sind kompliziert, 50% normal und der Rest sehr einfach. Die versteiften Schalen werden in einer Vorrichtung zu einem selbsttragenden Karosseriekörper vereinigt. Es sind dies der Unterbau mit Seitenteilen, das Dach, die Stirnwand mit Windschutzscheibenrahmen, die Rückwand mit Ablagebord, die Kofferraum-Rückwand und der vordere Radkasten mit Frontverkleidung.



Signalring, der so innerhalb des Lenkrads angebracht ist, dass er bequem, aber kaum ohne weiteres aus Versehen, betätigt werden kann. Eine Lichthupe ist serienmäßig leider noch nicht vorgesehen; beim Einbau auf Wunsch wird sie über einen Knopf im Blinkerschalter bedient.

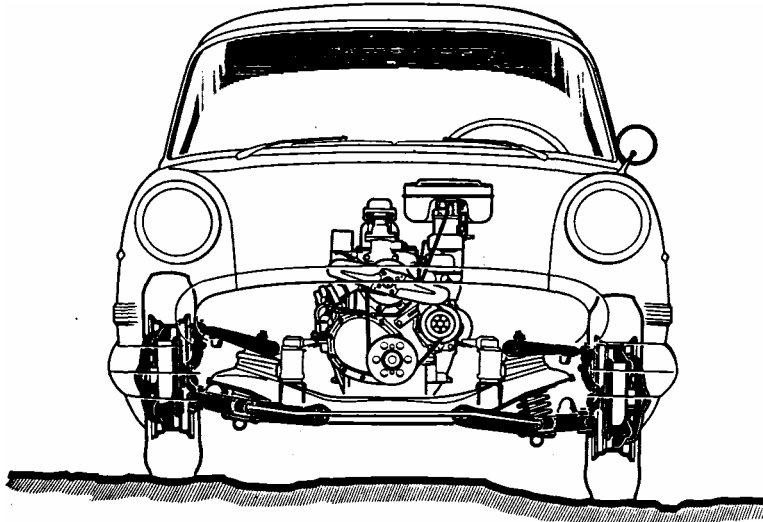
In gewohnter Weise zeichnet sich auch dieser Opel wieder durch seine einfache und mühelose Bedienbarkeit aus. Alle Griffe und Hebel liegen schön erreichbar, für die Pedale braucht man relativ wenig Kraft und mit $\frac{2}{3}$ Lenkraddrehungen für den gesamten Radeinschlag ist die

Denn auch das gehört zum Charakter des Opel-Rekord: kein einigermaßen vernünftiger und beherrschter Fahrer wird mit ihm nerven zeretzende Überraschungen erleben. Willig lässt er sich schnell fahren, wozu ihn ja hauptsächlich der günstige Drehmomentverlauf seines Motors befähigt. Aber im Grunde sind seine 125 und mehr km/h nicht da, um überall, wo es geht, voll ausgenutzt zu werden. 110 bis 120 sind doch auch eine schöne, dem Rekord recht gemäßige Autobahngeschwindigkeit. Dabei kommt man, solcherart gleichmäßig fahrend, meist schneller, weniger müde und zudem billiger an sein Ziel als die hektischen, nervösen Gashebeldurchtreter. Schnell fahren kann man mit dem Rekord ganz bestimmt, zum „sportlichen“ Fahren freilich eignet er sich weniger. Ist das ein Mangel? Ich glaube es nicht, denn in Wirklichkeit wollen doch nur sehr wenige Leute „sportlich“ fahren, und von diesen wenigen ist es wiederum nur ein Bruchteil, der es wirklich kann und dann auch tut. Fahrbequemlichkeit und Fahrkomfort stehen heute bei den meisten Autokäufern höher im Kurs.

LENKUNG KEINESWEGS SEHR INDIRECT

mag das auch von manchen Leuten mit geradezu penetranter Sturheit nach wie vor behauptet werden. Nun stimmt es schon, daß einem manchmal die Funktion der an sich so weichen, leichtgängigen und gegen Stöße bestens abgedämpften Lenkung nicht ganz exakt vorkommen mag, wenn man beispielsweise bei rascher Kurvenfahrt zuweilen den Eindruck gewinnt, es komme gar nicht darauf an, das Lenkrad eine Vierteldrehung mehr oder weniger einzuschlagen. Das hat aber wirklich keine entscheidende Bedeutung und indirekt ist deshalb

die Lenkung schon gar nicht. In Wahrheit läßt sich der Rekord genau so schnell und sicher fahren wie mancher jener Konkurrenten, deren Kurvenfestigkeit an Auto-Stammtischen in hohem Maße steht. Allerdings — und das sei unumwunden zugegeben — kann niemand, der ihn nicht schon kennt, die Fahreigenschaften des Rekord auf Grund der bei einer kurzen Probefahrt gewonnenen Eindrücke einigermaßen vernünftig beurteilen. Es braucht schon einige Gewöhnung, bis man das richtige Fahrgefühl für den Opel gewinnt und



DIE SAGE VON DER ZU WEICHEN FEDERUNG

aller Opel-Wagen geht immer noch und wohl wendeten Reifenprofilen. Abgesehen davon auch weiterhin im Lande um. Dabei ist der erscheint es immer zweifelhafter, ob der (fast Rekord nach heutigen Begriffen, wo man allgemeine) Obergang auf die kleinen 13 Zoll-überall nach weich schwingenden Federräder, selbst wenn man ihnen einige rungen trachtet, längst kein besonders weich unbestrittene Vorzüge zugute hält, richtig war. gefedertes Auto mehr. Wie sich da die Gewiss wird man eines Tages wieder zu Verhältnisse geradezu umgekehrt haben, normalen Radgrößen zurückkehren. Derartige kann man an jeder Großstadtkreuzung Gedanken pflegen sich dem Tester beobachten: Wagentypen, denen kein hauptsächlich zur Winterszeit aufzudrängen, Mensch eine angeblich zu weiche Federung wenn er sieht, wie sich in vorwirft, machen beim Bremsen tiefe Verbeugungen, und beim Start strecken sie die Nase in die Luft. Dem Opel hat man dies seit vielen Jahren abgewöhnt, aber immer noch wird so darüber gesprochen, als habe sich nichts geändert.

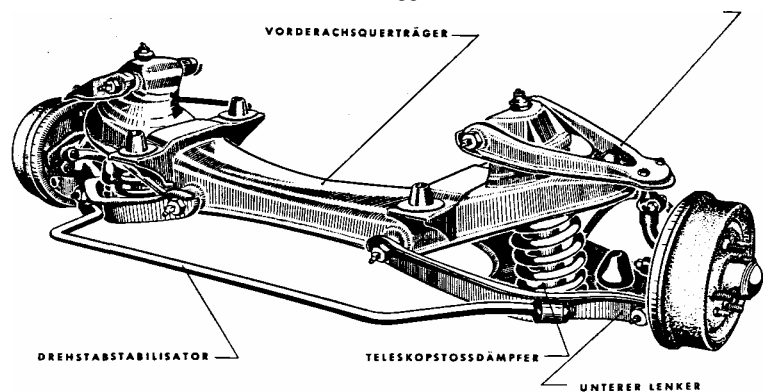
Manches Modell könnte froh sein, wenn es in der Kurve ebenso spurfest wäre und sich dabei ebenso wenig nach außen neigte wie der Rekord. Oberhaupt darf seine Spurhaltung auf guter und schlechter Fahrbahn als durchaus zufrieden stellend bezeichnet werden. Lediglich die Schienenempfindlichkeit bei Nässe, die sich auch gern am Mittelstreifen der Autobahnen auswirkt, erfordert weiterhin eine gewisse Aufmerksamkeit. Diese mehr oder weniger stark ausgeprägte Erscheinung steht unserer Erfahrung nach in unmittelbarer Beziehung zur spezifischen Eignung des jeweils ver-

schneereichen Gebirgsgegenden vom Volkswagen angefangen alles, was noch große Räder hat, sichtlich leichter tut als der Opel samt seinen klein bereiften Leidensgenossen.

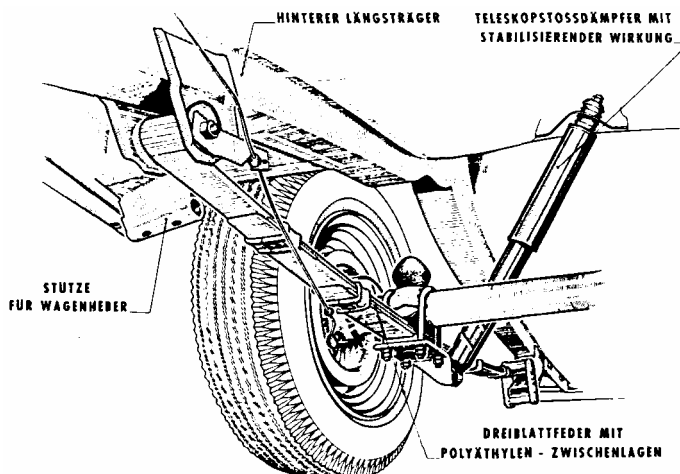
Wo sonst Einwendungen gegen die 13 Zoll-Räder laut werden, richten sie sich freilich meistens gegen die oft zwangsläufig zu knappen Bremsen.

In dieser Beziehung aber braucht man beim Opel Rekord nicht zu klagen, denn sie sind den doch immerhin respektablen Fahrleistungen absolut gewachsen. Sie erfordern normalerweise einen durchaus gesunden, doch keineswegs unmäßigen Kraftaufwand, höchstens bei einer Notbremsung muss man tüchtig durchtreten. Aber das schadet nichts, ja es gehört sogar dazu, denn wir betrachten es als Vorzug dieser Bremsen, dass sich ihre Wirkung recht schön je nach Pedaldruck dosieren lässt. Ferner leiden sie nicht an dem weiteren, von vielen klein bereiften Wagen her bekannten Fehler, alle Augenblicke mal nach der einen, mal nach der anderen Seite zu ziehen. Es kommt auch beim Rekord vor, dass er einseitig zieht, aber wenn das behoben ist, darf man damit rechnen, für die nächsten 10000 km wieder Ruhe zu haben, während bekanntlich manche Typen kaum von einer Inspektion zur nächsten ohne Bremsennachstellung auskommen. Eine nachhaltigere Wirkung würde man sich jedoch, wie leider noch bei fast allen Autos, von der Handbremse wünschen, denn sie sollte auch als Betriebsbremse brauchbar sein, falls die Fußbremse ausfällt. (Zweite Möglichkeit;

Man lässt die Handbremslein, wie sie sind, und teilt die Hydraulik in zwei Kreise auf!) Der Handbremshebel des Rekord, als Pistolen-Zuggriff rechts neben der Lenksäule



Vorderrad-Aufhängung (oben) und starre Hinterachse (links darunter)



liegend, stört in keiner Stellung, kann bequem erreicht und notfalls auch von einem Mitfahrer bedient werden. Übrigens ist beim Rekord der Hauptbremszylinder in den Motorraum links an die Stirnwand verlegt und mit dem auch früher schon an diesem Platz befindlichen Vorratsbehälter für die Bremsflüssigkeit kombiniert worden. Diese Zusammenfassung missfällt uns deshalb, weil wir es richtig fänden, dass wie bei den meisten französischen Wagen generell der - dann notwendigerweise separate - Bremsflüssigkeitsbehälter zum Zwecke der jederzeitigen mühelosen Kontrolle aus durchsichtigem Material bestehen sollte.