**50 Jahre Opel Rekord C – Charaktertyp**

- In den 1950er- und 1960er-Jahren war das Design zahlreicher europäischer Modelle ‚US-geprägt'. Ein Musterbeispiel hierfür stellt der Opel Rekord C dar, der heuer sein 50. Jubiläum feiert. Ein Modell aus ‚guten alten Rüsselsheimer Zeiten', in denen sich Opel eher nach oben hin zu Mercedes als nach unten Richtung VW orientierte. Dem trägt der Rekord C mit seinem gleichermaßen markanten wie selbstbewussten Design Rechnung. Auch wenn er sicherlich nicht jedem gefällt – Charakter hatte der Rekord C ohne jeden Zweifel!

Dem Opel Rekord C stand ich zugegebenermaßen nicht gerade positiv gegenüber. Da er bis in die 1980er-Jahre hinein wie selbstverständlich zum Straßenbild gehörte, wuchs ich quasi mit ihm auf. Und konnte mich mit seinem massigen, vom US-Design geprägten Aussehen zu keiner Zeit richtig anfreunden. Als dann mein Vater den zwar alten, aber kaum gefahrenen und top-gepflegten Rekord C seines verstorbenen Onkels übernahm, lernte ich aber zumindest das große Platzangebot des Rüsselsheimers zu schätzen. Mehr aber auch nicht. Heute hingegen, wo der Rekord C auf der Straße nahezu nicht mehr zu sehen ist, erkenne ich den Charaktertypen in ihm. Dieses Urteil gewinnt umso mehr an Bedeutung, weil aus der automobilen Masse herausstechende Modelle mittlerweile selten geworden sind …

Irgendwie sieht man dem 1966 „im Stil der US-Muscle Cars“ auf den Markt gekommenen Rekord C seine 50 Jahre nicht (ganz) an. Sehr wohl aber, dass er aus einer ganz anderen automobilen Periode kommt. Opel weist denn auch auf das „damals absolut angesagte Coke-Bottle-Design mit Wespentaille und kräftigem Hinterteil“ hin. Optisch folgte das Mittelklasse-Modell damit nicht nur dem Vorbild der US-Muscle Cars, sondern auch der 1965 präsentierten Studie Opel Experimental GT. Anders als der Rekord B, der „im Prinzip nur ein optisch veränderter Rekord A“ gewesen ist, war „die Generation C die seit langem ersehnte Neuentwicklung“. Die in allen Dimensionen gewachsen war und zudem über eine Fünf-Lenker-Achse mit schräg stehenden Stoßdämpfern verfügte. Diese Hinterachs-Konstruktion sorgte „für ein deutlich präziseres und zugleich komfortableres Fahrverhalten“.

Antriebs-seitig kamen Motoren mit 1,5 bis 2,2 Liter Hubraum und einer Leistungsspanne von 58 PS bis 95 PS zum Einsatz. Über die Limousine und den Caravan hinaus war der Rekord C auch als Coupé lieferbar: Das Highlight des „topmodernen Fastback-Coupé ohne sachliche B-Säule“ bildete die voll versenkbare seitliche Fensterfront. Das Fastback-Heck war übrigens ebenfalls ‚US-inspiriert‘, denn in den Staaten war es „in der zweiten Hälfte der 60er Jahre das bestimmende sportliche Attribut eines Coupés – die berühmten Muscle Cars lassen grüßen“. Gegen 4.000 DM Aufpreis gab es ab 1967 auch noch einen Cabrio-Umbau auf Basis der zweitürigen Rekord-Limousine durch „Karl Deutsch Karosseriebau“ in Köln. Diese Modellvariante ist aber (leider) äußerst selten.

Bildquelle: Opel