50 Jahre Opel Rekord D – Großer Designsprung

Als ich im Kindergartenalter war, pflegte ich ein interessantes Verhältnis zu den Modellen von Opel: Während der sportliche Manta A mein Lieblingsauto war, betrachtete ich den von amerikanischen Styling-Elementen geprägten Rekord C als den hässlichsten Wagen. Das Coupé gefällt mir übrigens heute noch ausgesprochen gut, und die Limousine ist in meiner persönlichen Sympathietabelle in der Zwischenzeit aufgestiegen. Offen bleibt, ob mir damals bewusst war, dass beide Modelle von der gleichen Marke kommen. Egal, der europäisch designte Nachfolger des Rekord C war auf meinen damaligen Manta-Pfaden unterwegs – beide Daumen hoch. Optisch beeindruckt die schnörkellose, souveräne Linie des Rekord D bis heute. Kaum zu glauben, dass er bereits sein 50. Jubiläum feiert …

Es gibt einfachere Aufgaben, als die Nachfolge des erfolgreichen, über 1,2 Millionen Mal verkauften Rekord C anzutreten. Der „D“ stellte sich ihr in den Karosserievarianten Limousine mit zwei und vier Türen, Coupé und drei- oder fünftüriger Caravan sowie Benzinern mit 66 PS bis 97 PS. Ergänzt wurden sie vom ersten Pkw-Diesel von Opel: Mit 2,1 Liter Hubraum und 60 PS sorgte er für eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h und verbrauchte 8,7 Liter. Optisch setzte er sich durch seine in der Mitte gewölbte Motorhaube ab. Bei allen Rekord-Modellen wurde das Thema Sicherheit groß geschrieben mit Knautschzonen bei einem Frontalaufprall sowie Verstärkungen in den Flanken und im Dach. So kam der „D“ mit 1.128.196 bis 1977 produzierten Fahrzeugen knapp an den „C“ heran.

➔ Der Modellwechsel vom Rekord C auf den D ist ein Musterbeispiel für das Design von Opel in den letzten Jahrzehnten. Denn dieses wurde häufig von radikalen Änderungen von Baureihe zu Baureihe geprägt: Hier der „C“ mit Anleihen des US-„Coke-Bottle“-Designs, dort der europäische „D“ mit glatten Flächen, großen Fenstern und niedriger Gürtellinie. Veränderung ist gut, um Kunden von anderen Marken abzuwerben, aber schlecht für die Identifikation bestehender Fahrer. Letztere pflegt gerade VW beim Golf seit beinahe 50 Jahren erfolgreich. In der oberen Mittelklasse setzte Opel die Designsprünge in der Folge fort: Zunächst hin zum moderneren Rekord E, dem der aerodynamische Omega A mit ganz anderer Linie folgte.

Bildquelle: Opel