50 Jahre Opel Commodore B – Mehr Image und Prestige

Automobilisten von heute, für die Dreizylinder und Elektrofahrzeuge der vierrädrige Normalzustand auf den Straßen sind, können gar nicht ermessen, was es in den 1970er-Jahren für ein Aufstieg war, vom Rekord mit vier Töpfen auf einen sechszylindrigen Commodore zu wechseln. Zumal damals noch über das Auto vor dem Haus der persönliche Status ausgedrückt wurde: Während der Angestellte Rekord fuhr, bevorzugte der Abteilungsleiter den Commodore. Nüchtern betrachtet bot dieser aber außer zwei Zylindern, höheres Prestige vermittelndem Exterieur sowie besserer Ausstattung gar nicht so viel mehr als der Rekord. Und trotzdem steht der Commodore B auch im Jahr seines 50. Jubiläums (immer noch) wesentlich höher bei den Opel-Fans im Kurs als sein kaum kleinerer Bruder Rekord D.

In Zeiten, als sich so mancher bereits im 50 PS starken Top-Käfer in einem (kleinen) Geschoß wähnte, war der Commodore GS/E mit seinem 2,8-Liter-Einspritzer, 160 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 200 km/h eine richtige Ansage. Aber auch die schwächeren Vergaser-Motoren mit 115 PS, 130 PS und später 142 PS waren ernsthafte Kandidaten für die linke Autobahn-Spur. Anders als der auch als Kombi erhältliche Rekord D rollte der Commodore B nur als Limousine mit vier Türen sowie als zweitüriges Coupé vom Band. Damit signalisierte das Modell der oberen Mittelklasse seine Rolle als Bindeglied zwischen dem Rekord sowie den Top-Modellen Admiral und Diplomat. Mit ca. 140.000 gebauten Fahrzeugen von 1973 bis 1977 erreichte der Commodore gut 10 % des Rekord-Volumens.

➔ Die Rezeptur des Commodore war simpel – und erfolgreich: Man nehme die Karosserie vom Rekord und ergänze sie um einen Sechszylinder mit mehr Power sowie eine luxuriösere Ausstattung. Fertig ist das Modell für „Liebhaber leistungsstarker Tourenwagen“, das nicht nur mehr Image und Prestige bot, sondern sich auch im Motorsport u.a. mit Walter Röhrl am Steuer wettbewerbsfähig präsentierte. Das Mehr an Faszination gegenüber dem Rekord betrachte ich heute übrigens als deutlich größer als in den 1970er-Jahren: Während man sich den kleineren Bruder gut als Alltags-Oldtimer vorstellen kann, holt man das Sahnestück Commodore – am besten als GS/E Coupé – nur an Sonntagen feierlich aus der Garage …

Bildquelle: Opel