

60 JAHRE OPEL REKORD C



→ Fakten

*Bot als zwei- und viertürige Limousine, (Fastback-)Coupé, drei- und fünftüriger Caravan, Cabriolet und Lieferwagen eine große Modell-Palette

*Erfand Opel's Mittelklasse-Baureihe nach dem Rekord A von 1963 und dem Rekord B von 1965 neu

*Überschritt mit über 1,25 Millionen produzierten Fahrzeugen als erstes Opel-Modell die Millionengrenze



→ Favoriten

TOP 1

Das **TECHNISCHE PAKET**, das Opel schnürte, konnte sich sehen lassen: So fuhr der Rekord C mit Vier- und Sechszylinder-CIH-Motoren mit einer im Zylinderkopf angeordneten Nockenwelle vor. Die Bandbreite der Aggregate reichte vom 1,5-Liter mit 58 PS bis zum 106 PS starken 2,2-Liter-Triebwerk. Das überarbeitete Fahrwerk erhielt eine vergrößerte Spurweite, eine verbesserte Dämpfung und eine neue Hinterachse mit Schraubenfedern (als erstes Opel-Modell), Doppel-Längslenkern und einem Panhardstab. Zudem waren die vorn obligatorischen Stabilisatoren hinten ebenfalls auf Wunsch erhältlich. (Verzögerungs-)Maßstäbe setzten die Rüsselsheimer mit der Kombination aus Zweikreisbremssystem und Bremskraftverstärker, über die der Rekord C als einziges Modell in seinem Segment serienmäßig verfügte. Im üppigen Innenraum sammelte der Mittelklassler darüber hinaus bei den Passagieren Pluspunkte durch sein innovatives Heizungssystem.

TOP 2

Der massige Auftritt des Rekord C spiegelt wider, dass die frühere amerikanische Mutter von Opel – General Motors – beim **DESIGN** eine wesentliche Rolle spielte. Die „Coke-Bottle-Linie“ traf offensichtlich den Geschmack der dank des Wirtschaftswunders selbstbewussteren Deutschen. Neben dem eleganten Cabrio zieht insbesondere das dynamische Coupé im Fastback-Stil und ohne seitliche B-Säulen die Blicke an. Die Sport-Karte zogen die Rüsselsheimer mit dem Rekord Sprint, der seine Ambitionen mit Rallyestreifen und Zusatzscheinwerfern signalisierte. Auf dem Rekord C basierte übrigens auch der ab 1967 angebotene, höher positionierte Commodore A.



TOP 3

Beim Blick auf die robust gestaltete Karosserie des Rekord C denkt man eher weniger an eine „**MOTORSPORT**-Waffe“. Und doch gab es mit der „Schwarzen Witwe“ einen Gruppe-5-Spezialtourenwagen auf Basis des Rekord 1900 S, der (nicht nur) Opel-Fans in seinen Bann zog. Gebaut von motorsportbegeisterten Opel-Mitarbeitern ohne offizielles Wissen des Vorstands, verfügte der Vierzylinder dank zwei Doppelvergasern über 180 PS – und damit die doppelte Leistung der Serienversion. Ergänzt um Modifikationen am Antriebsstrang und Fahrwerk erzielte der Bolide gegen starke Porsche-Mitstreiter bereits in seinem zweiten Renneinsatz 1968 auf dem Hockenheimring mit Erich Bitter am Steuer die schnellste Rennrunde. Mit dem Vize-Europameistertitel in der Saison 1967 durch den Schweden Bror Nasenius hinterließ der Rekord C auch im Rallyesport seine Spuren.

➔ **Fazit**

Schon der erste Blick auf den Rekord C vermittelt etwas, was vielen Modellen spätestens seit den 2000er-Jahren fehlt: Charakter – und dies unabhängig davon, ob sein Design nun gefällt oder nicht. Charakter ist die Basis dafür, sich auf ein Modell einzulassen und es von der emotionalen Seite her zu betrachten. Beim Rekord C taten dies offensichtlich viele, sodass er zum bis dahin meisterverkauften Opel-Modell avancierte. Und dies mit einem stämmigen Design, von dem sich Wettbewerber wie Mercedes beim 1968 debütierenden, eher dezent auftretenden /8 bereits wieder verabschiedet hatten. Gegenüber dem Stuttgarter punktete der Rüsselsheimer vor allem mit seiner breiter aufgestellten Modellpalette und bei der Preisgestaltung. Ergänzt um die moderne Technik war es letztlich das Gesamtpaket, mit dem der Rekord C überzeugte. Zumal er in Sachen Emotionen während seiner Produktionszeit noch Unterstützung durch die neuen Sportler von Opel erhielt: Der GT wie auch der Manta A sorgten nicht nur für ein jugendlicheres Image der Marke, sondern boten auch was für's Auge. Dies gilt aber ebenso für das Cabrio und das Coupé des Rekord C ...



(Alle Bilder: Opel)