
Historie und Histörchen (44): Das Sahnehäubchen

Von Hanns-Peter von Thyssen-Bonemissza, cen

„Opel war zuverlässig, aber nie sportlich,“ stellte der damalige jugendliche Opel-Verkaufsdirektor Bob Lutz fest. Das wollte er ändern. Deshalb sah er mit Wohlwollen die Ideen des ebenfalls jugendlichen Amerikaners MacKichan, der aus Detroit aus der General Motors-Zentrale zur deutschen GM-Tochter gekommen war, um hier eine richtige Design-Abteilung aufzubauen. Zusammen mit dem damaligen Leiter der Vorausentwicklung, Erhard Schnell, brachten sie Ideen von einem rassigen Sportcoupé nach Rüsselsheim.

Nachdem sich das Kadett-Coupe mit Schrägheck so gut verkauft hatte, sollte ohnehin eine zweisitzige Version des Opel Kadett entstehen. Am 24. September 1968 wurde der GT einer staunenden Öffentlichkeit präsentiert, die vom zweitgrößten deutschen Auto-Hersteller Opel eher konventionelles gewohnt war. Ein halbes Jahrhundert ist das nun her.

Zur Deutschen Industrie-Ausstellung in Berlin im September 1968 zeigte Opel seinen ersten Sportwagen, den GT, der aus dem „Experimental Coupé“ entwickelt worden war. Der GT zeigte fast dasselbe Design wie das Show-Car, das zur Frankfurter Automobil-Ausstellung im September 1965 präsentiert worden war. Der GT trug eine spitze Front, mit Nüstern in der vorn angeschlagenen Motorhaube, weit ins Dach geschnittene Türen, die das Einsteigen erleichterten, Schmetterlings-Scheibenwischer, runde Rücklichter und runde, von Opel patentierte, mechanisch einklappbare Rund-Scheinwerfer sowie zwei Zusatz-Scheinwerfer unter der Stoßstange.

Innen war er spartansich-sportlich ausgestattet mit fünf Rundinstrumenten und einem Holz-Lenkrad. Aufgebaut war der GT auf der technischen Basis des Kadett, der wiederum im Rahmen einer Modellpflege 1967 gerade eine an Schraubenfedern, statt Blattfedern aufgehängten Hinterachse und eine Zweikreis-Bremsanlage erhalten hatte. Der Frontmotor war hinter der Vorderachse angeordnet. Auffällig war der auf dem Heck sitzende, abschließbare Tankverschluß unter der Heckscheibe.

Die Rohkarosserie lieferten die französischen Karosseriefirmen Brissonneau et Lotz und Chausson. Sie übernahmen alle Press- und Schweißarbeiten sowie die Lackierung und Innenausstattung. In Deutschland erfolgte die Montage von Fahrwerk und Motor. Zur gleichen Zeit lieferte Chausson auch die Karosserien für das Peugeot 304 Coupé und Cabriolet. Und es winkten Aufträge zum Bau eines neuen Renault-Modells, der Caravelle - zuviel für Chausson, die daraufhin den Vertrag mit Opel aufkündigten.

Lieferbar war der GT mit dem 1,1 Liter-75 PS (55kW)-Vierzylinder vom Kadett oder dem 1,9 Liter-90 PS(66 kW)-Vierzylinder aus dem Rekord. Der Überhang vorne wurde gegenüber dem Experimental-Wagen kürzer, die Frontpartie voluminöser. Die Motorhaube trug Hutzen.

Bis 1973 wurde der GT 1900 in 103 463 Exemplaren gebaut. Der Opel GT 1100 wurde von 3673 Kunden gewählt. Beworben wurde der GT mit dem Slogan „Nur fliegen ist schöner“, ein Werbespruch, der sehr populär wurde. Mit einem Preis von 10 000 Mark für den GT 1900 war der GT in jenen Jahren neben dem britischen Roadster MGB der preiswerteste Sportwagen am Markt. Kein Wunder, daß die GT-Entwickler schon bald weiterdachten.

Im September 1969 zur Internationalen Automobil-Ausstellung zeigte Opel seinen GT in einer neuen Variante; als „Aero GT“ mit herausnehmbarem Dach. Entwickelt unter dem Design-Team von Charles M. Jordan wurde die GT-Bodengruppe verstärkt und das Heck

komplett neu gestaltet. Die Heckscheibe wurde fast senkrecht gestellt und ließ sich elektrisch versenken. Das schwarze Dachmittelteil war aus Kunststoff, ließ sich zum Offenfahren herausnehmen und hinter den Sitzen verstauen. Die hintere Seitenscheiben entfielen ganz.

Der Motor war ein 1,9 Liter-Vierzylinder-Motor, der in dieser Version 102 PS (75 kW) leistete. Der Wagen hatte speziell hergestellte Aluminium-Felgen. Das Ausstellungspublikum war begeistert vom Aero GT. Doch der Vorstand kam zu dem Entschluss, dass die Herstellung des Aero GT nur unrentabel sein könne. Den guten Ruf, den der GT im Volk genoß, wollte Opel allerdings weiter nutzen.

Im Mai 1971 rüstete Opel in Zusammenarbeit mit dem Frankfurter Autohaus-Besitzer Dr. Georg von Opel einen serienmäßigen Opel GT zu einem Elektro-Rekord-Fahrzeug um. Die aerodynamisch überarbeitete Karosserie mit Abrisskante am Heck und verkleideten Hinterrädern verdeckte zwei Gleichstrom-Elektro-Motoren samt Regelelektronik von Bosch, die Batterien kamen von Varta, die Hochdruckreifen von Continental. Allein 590 kg wogen die Nickel-Cadmium-Batterien, 120 PS leistete der Elektro GT, kurzzeitig waren 160 PS möglich.

Am 17.Mai 1971 ging Georg von Opel am Steuer des Prototyps in Hockenheim auf Rekordjagd, über 188 km/h betrug die Spitze, mit der von Opel einige Kurzstreckenrekorde aufstellte. Am 2.Tag wurden zwei weitere Rekorde über die Distanz von zehn Kilometern erreicht, gefahren – laut „Opel-Magazin“ – mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 126,89 km/h. Dr. von Opel trat an für eine Langstreckenfahrt über 100 Kilometer bei konstant 100 km/h und rollte aber nach 44 km aus – die Nickel-Kadmium-Batterien waren leer.

Mit dem stärkeren Aufkommen des Diesel-Motors wollte auch Opel seine Kompetenz beweisen. Und wer hätte das besser gekonnt als der – nicht mehr ganz froche – GT. Im Juni 1972 hatte Opel nach achtjähriger Entwicklungsarbeit einen neuen 2,1 Liter-Dieselmotor bei Weltrekordfahrten erprobt. Dieser wurde mit einem Turbolader von Eberspächer von 60 (44 kW) auf 95 PS (66 kW) hochgeputscht. Als Basis für den Rekordwagen diente ein unvollendeter Aero-GT-Prototyp, dem die Türen zugeschweißt wurden. Optischer Eye-Catcher war eine aufklappbare Plexiglas-Kuppel.

Als Fahrerteam wurde eingesetzt: Paul-Freres, Sieger beim 24-Stunden-Rennen von Le-Mans, Rallye-Pilot Henri Greger und der Star-Journalist Fritz B. Busch. Im Versuchsgelände Dudenhofen wurde vor aller Öffentlichkeit drei Tage und Nächte hinweg zu Rekordfahrten nur ein einziger Motor eingesetzt. Ergebnis: 20 internationale und Weltrekorde, darunter der mit einem Durchschnittstempo von über 190 km/h gefahrene Dauerlauf über 10 000 km. Dazu 18 internationale Rekorde.

Im Zweiten Halbjahr 1973 brach die Ölkrise aus: Die Kunden verschmähten durstige und sportliche Autos. Auch der Opel GT litt unter Käuferschwund. Opel ließ daraufhin den ohnehin zur Modellpflege fälligen GT im Juli 1973 sterben. Einen Nachfolger bekam er nicht. Und so blieb bis heute – 50 Jahre danach – der GT das Sahnehäubchen im Opel Programm.

Übrigens: Das Foto-Modell, das auf den Fotos des Opel Aero GT für Pressefotos posierte, war die Deutsche Heidi Schmidt, die spätere Ehefrau von Bob Lutz. (ampnet/hptb).

Bilder zum Artikel



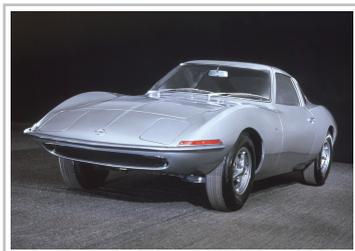
Opel GT (1968–1973) im Jubiläumsjahr 2018 auf Roadtrip in den USA.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT 1,9Liter, 1969.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Der Experimental-GT von Opel war bei seiner Premiere auf der IAA 1965 das erste Konzeptfahrzeug eines deutschen Herstellers.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Experimental GT (1965).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Experimental GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Scharfe „Nagelfeile“: Ein modifizierter Opel GT mit Dieselmotor stellte 1972 bei Versuchsfahrten zwei Welt- und 18 internationale Rekorde auf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Die Ausstellung „Strom-Linien-Form – die Faszination des geringen Widerstands“: Dieselrekordwagen Opel GT (1972).

Foto: Zeppelin-Museum (Markus Tretter)



Opel GT bei seiner Medienpremiere auf dem Hockenheimring (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Elektro-GT (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Der Opel Aero GT blieb eine Studie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT (1968–1973).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT (1968–1973).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT (1968–1973) im Jubiläumsjahr 2018 auf Roadtrip in den USA.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT2-Studie (1975).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT von Virgilio Conrero (1972).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT 1900.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT.

Foto: Opel



Markenbotschafter und Le-Mans-Sieger Joachim „Jockel“ Winkelhock an einem Opel GT:

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT (1968–1973).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT (1968–1973).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT (1968–1973) im Jubiläumsjahr 2018 auf Roadtrip in den USA.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
