

---

## Historie und Histörchen (67): Der Opel Olympia Rekord traf den Zeitgeschmack

Von Hanns-Peter von Thyssen-Bornemisza

Am 21. Januar 1899 wurde der Vertrag unterschrieben, der seither offiziell als Gründungstag der Automobilproduktion bei Opel gilt. Die beiden Brüder Adam und Georg Opel hatten von Fritz Lutzmann Patente und Anlagen für eine Automobilproduktion gekauft. In einer Ecke des Rüsselsheimer Fahrrad-Werk von Opel entstanden die ersten Motorfahrzeuge. In lockerer Folge greifen wir Episoden aus der Unternehmensgeschichte heraus. Heute: General Motors übernimmt. Dieses Mal geht es ums Ende (Demontage) und Neuanfang mit Vorkriegsmodellen.

Mai 1945. Deutschland hatte kapituliert. Der Alliierte Kontrollrat der Siegermächte hatte das Sagen. Im Herbst 1945 erschien General Schukow völlig verärgert zu einer Sitzung des Rates. Alle hätten eine Automobilfabrik erobert, nur die Russen nicht. In der sowjetisch besetzten Zone gebe es nur noch Überreste der Auto Union mit den Marken DKW, Audi, Wanderer und Horch. Der Rat beschloss, die Russen sollten sich an Opel gütlich halten.

Da sich ein Werk nicht verschieben lässt, einigte sich der Alliierte Kontrollrat darauf, die komplette Produktionslinie des Opel Kadett den Russen zu überlassen. Nach Angaben von Schukow sollten alle Maschinen zur Produktion des Wagens nach Leipzig in die sowjetisch besetzte Zone geschafft werden.

Am 14. Juni 1946 war es soweit; 59 Güterwaggons der Sowjet-Union rollten in Rüsselsheim aufs Werksgelände und wurden tagelang mit den schweren Maschinen beladen. Dann rollten die Züge in die Nähe von Leipzig, wo eine neue Fabrik entstehen sollte. Kaum rollten die Züge auf sowjetisch besetztes Gebiet, soll es sich Schukow anders überlegt haben. Er soll befohlen haben, die Güterzüge bis nach Moskau durchrollen zu lassen.

Dort wurde dann beim sowjetischen Herstellers Moskowski Sawod Malolitrashnych Awtomobilej kurz MZMA ab 1946 bis 1956 auf den originalen Produktionsanlagen der Moskwitsch-400 gebaut. Das Fahrzeug entsprach weitestgehend dem Opel Kadett von 1938. Weil Opel, Tochter des US-amerikanischen Autokonzerns General Motors, die Konstruktion in Zoll und nicht metrisch angelegt hatte, musste zunächst umgearbeitet werden. Außerdem wurde eine stärkere Lichtmaschine vorgesehen.

Unter der Bezeichnung Moskwitsch-401 wurde von 1954 bis 1956 eine Version mit geringfügig höherer Leistung gebaut. Der Moskwitsch trug im Bug den 1,1 Liter-Vierzylinder gedrosselt auf 23 PS. Ab 1946 wurden von dem nahezu identischen Moskwitsch noch mal 247 439 Exemplare gebaut. Bis 1956 wurde der russische Opel in vielen Karosserievarianten gebaut. Danach kam der Moskwitsch 402 mit Pontonkarosserie.

1947 bauten Volkswagen und Daimler-Benz wieder Autos, meist für die Besatzungsmacht. Im Werk Rüsselsheim entstand in Handarbeit aus Vorkriegs-Ersatzteilen eine winzige Produktion des originalen Opel Kadett von 1938, die Opel aber nur gegen behördlich ausgestellten Bezugsschein ausliefern durfte. Doch schon im Dezember 1947 begann die Produktion des überarbeiteten Modells Olympia.

Nach der Einführung der Deutschen Mark am 20. Juli 1948 gab es wieder Rohstoffe aller

---

Art – wenn auch zu hohen DM-Preisen. Und bei Opel begann eine neue Zeit. Das Werk wurde von den Militärs an seine amerikanischen Besitzer übergeben, an General Motors. In Rüsselsheim besann man sich auf das, was vorhanden war; auf die Produktion des Mittelklassewagens Olympia. Der 1,3 Liter-Mittelklassewagen – das erste deutsche Großserienauto mit selbsttragender Karosserie – feierte im Dezember 1947 den Anlauf seines Fließbandes.

Der Olympia war ebenfalls ein Vorkriegsmodell aus dem Jahr 1935. Wegen seiner selbsttragenden Ganzstahlkarosserie war der Wagen leichter als der herkömmlich mit separatem Fahrgestell gebaute Opel 1,3 Liter: 835 kg statt 970 kg. Die Verringerung des Luftwiderstands wurde durch die kleinere Stirnfläche und die weniger zerklüftete Unterseite der selbsttragenden Karosserie erreicht. Die Karosserie hatte erstmals eine Sollbruchstelle im Bereich des vorderen Gabelprofils; ein Vorläufer der heutigen Knautschzonen. Der Wagen hatte vordere Einzelsitze, Mittelschaltung, eine einteilige plane Windschutzscheibe und ein kleines Rückfenster. Das Reserverad lag ohne Abdeckung hinten auf, der Kofferraum wurde von innen beladen.

### Opel Olympia 1951

Im Herbst 1950 erhielt der Opel Olympia eine modischere Karosserie nach amerikanischen Nash-Vorbild mit dicken waagerechten Chromstreifen. Die Frontscheibe war nun einteilig und eben. Die Scheinwerfer waren zwischen Motorhaube und Kotflügel eingebaut. Das Reserverad lag – mit einer Schutzhülle aus Blech- hinten am Kofferraum außen auf. Verchromt waren nun auch die vorderen und hinteren Stoßstangen. In der Grundkonzeption basierte der Olympia allerdings immer noch auf dem Vorkriegsmodell, das schon von 1935 bis 1940 gebaut worden war. Der 1,5 Liter-Vierzylindermotor leistete 37 PS.

### Opel Olympia Rekord

1953 begann die Produktion des Opel Olympia Rekord. Mit ihm übertrug Opel den Stil amerikanischer Autos auf Europa und traf damit voll den Publikumsgeschmack. In der Technik war der Opel zwar konventionell, aber der Konkurrenz voraus, die noch keine selbsttragenden Karosserien hatten, statt der modischen vorderen Sitzbank noch Einzelsitze anboten und Knüppelschaltung statt der viel gelobten Fernschaltung anboten. Das Lenkrad wünschten die Kunden weiß oder cremefarbig anstatt schwarz. Erträumt wurde auch der verchromte Signalring im Lenkrad, anstatt des simplen Hupknopfs. Gewünscht wurde die Vorbereitung zum Einbau eines Auto-Radios, was sich am Armaturenbrett durch den Platz für den Radio-Lautsprecher zeigte.

Ganz überholt war der Starterknopf. Hochmodern war das Zünd-Lenkschloss, bei dem durch einen Dreh die Zündung eingeschaltet, mit dem Überdreh der Anlasser betätigt wird. Geradezu revolutionär war die Einführung eines synchronisierten Getriebes. Nach dem Treten der Kupplung zum Trennen des Ganges war nun kein kurzes Einkuppeln mehr nötig, um den Motor vor dem Einlegen des nächsten Gangs auf die richtige Drehzahl zu bringen. Einmaliges Treten der Kupplung reichte nun zum Gangwechsel aus. Bei dem Drei-Gang-Getriebe waren der zweite und dritte Gang nun komfortabel einzulegen. Der Schachzug mit dem Synchron-Getriebe zwang sogar Volkswagen dazu, sein Exportmodell mit einem solchen Getriebe auszustatten (ab Herbst 53)

Allgemein wurde Vorschrift, die herausklappbaren Winker zur Anzeige der Richtungsänderung gegen Blinklichter an jeder Seite auszutauschen. Der Opel hatte auch die schon. Bei so viel Fortschritt war das ohnehin große Publikumsinteresse am Auto beim Opel überwältigend. Händler berichteten damals, dass Schaulustige ihnen die Glasscheibe des Schaufensters eingedrückt hätten, hinter denen der erste Rekord stand.

---

## Opel Rekord P-1

Ende 1957 erschien der Opel Olympia Rekord, Modell 1958, als Nachfolger des Olympia bekam der Rekord eine gestreckte Karosserie mit flacherem Dach und in die Pontonkarosserie integrierten Heckkotflügeln. Vorn und hinten trug der Viersitzer nun Panoramasscheiben. Der Wagen wurde anfangs nur in Zwei-Farben-Lackierung geliefert, wobei sich die untere Wagenfarbe als lackierter „Überrollbügel“ über das Dach zog. Der Wagen besaß nun eine Sitzbank vorn und Lenkradschaltung.

Den Rekord gab es nun auch gegen Aufpreis mit vier Türen, die Armaturenbrett-Oberkante war gepolstert, Die Lenkradnabe lag versenkt. Neben dem inzwischen 50 PS leistenden 1,5 Liter-Motor gab es – als Antwort auf Ford Taunus 17 M – einen 1,7 Liter-Motor, der 55 PS leistete. Insgesamt entstanden von dieser Baureihe bis Sommer 1960 über 603 000 Limousinen und 184 000 Kombis. Bis Herbst 1957 wurden insgesamt eine Million Wagen dieses Typs gebaut.

## Opel Olympia Rekord P-2

Für das Modelljahr 1959 stellte Opel sein Modell in einem komplett neuen Blechkleid vor. Diese Karosserie war im Stil der Zeit kantiger und eckiger. Die Panorama-Front- und Heckscheibe wurden abgeschafft. Die rechteckigen Breitband-Scheinwerfer lagen recht hoch, der Kühlergrill zog sich über die ganze Breite des Wagens. Das Heck zeigte dezente Ansätze von Heckflossen. Im Rekord prangte noch ein Breitband-Tachometer am Armaturenbrett, während die Mode bereits wieder zu Rundtachometer ging. Der Opel-Motor ging noch auf die Vorkriegszeit zurück, wo er 1937 erstmals zum Einsatz kam. Stärkste Varianten war der 1,7 Liter mit 60 PS. Der Opel Rekord P-2 wurde von 1959 bis 1962 in 786 411 Exemplaren gebaut.

Vor allem um den Kölner Ford Taunus 12 M Konkurrenz zu machen, erschien der in der Ausstattung vereinfachte Opel Rekord auch mit einer auf 1,2 Liter verkleinerten Vierzylinder-Maschine. Äußerlich war der 1200 an einer durchgehenden Chrom-Seitenleiste erkennbar. Von 1960 bis 1963 wurden 67 952 Exemplare des Opel 1200 verkauft.

Auf dem Markt sollte der P-2 einen schweren Stand haben. Denn Konkurrent Ford-Köln hatte im gleichen Jahr seinen Taunus 17 M in der zweiten Generation vorgestellt. Im Gegensatz zum Opel mit rundlicher Linie (Werbung „Linie der Vernunft“), mit runden Rückleuchten, mit ovalen Scheinwerfern, die versenkt im Kühlergrill lagen. Durch geringeres Gewicht, größere Motoren-Auswahl und weniger Luftwiderstand war er sparsamer und geringfügig schneller als der Opel Rekord. Obwohl er 17 M hieß, war er auch mit 1,5 Liter-Motor lieferbar. Der Taunus 17 M legte einen Blitzstart hin, wurde Publikums-Liebling und verdrängte damit Opel zeitweise vom Platz 2 der Zulassungsliste.

## Opel Rekord A

Im Juli 1963 erschien der Opel Rekord in ganz neuem Kleid. Bei ihm waren die Linien der Horizontalen besonders betont. Die Karosserie wurde größer und stand nun über den Rädern. Er hatte eine für die Wagenklasse große, glattflächige und nüchterne, aber elegante Karosserie im Stil des Chevrolet II von 1962; denn die Karosserielinie war im General-Motors -Design-Center entworfen worden. Den Rekord A, dessen Innenraum moderner gestaltet war als beim Vorgänger, gab es als zwei- und viertürige Stufenheck-Limousine und erstmals als Coupe mit kurzem Dach und riesig verlängertem Kofferraum. An der Gestaltung des Coupés waren auch die Formgestalter in Rüsselsheim beteiligt.

Die Reihen-Vierzylinder-Motoren – wahlweise mit 1,5 Liter oder 1,7 Liter Hubraum und einer Leistung von 55, 60 oder 67 PS – basierten immer noch auf dem Olympia-Motor von

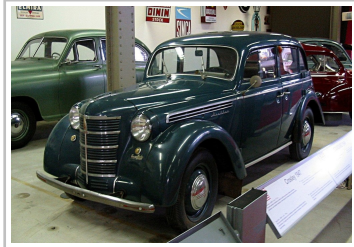
---

1937. Diese Vorkriegskonstruktion mit seitlicher Nockenwelle, hängenden Ventilen und vierfach gelagerter Kurbelwelle erhielt im Rekord A ihre letzte und höchste Leistungsstufe. Der Motor hatte zwar den Ruf guter Haltbarkeit, war aber technisch nicht mehr auf dem Stand der Zeit und in seinem Entwicklungspotential ausgereizt. Der Nachfolger Rekord B (ab 1965) erhielt neu konstruierte Motoren mit obenliegender Nockenwelle.

Der ab Juni 1964 lieferbare Rekord L-6 mit dem 100 PS starken 2,6-Liter-Reihen-Sechszylinder war nur als Limousine und Coupé erhältlich. Er gilt als Vorläufer des Opel Commodore. Der L-6 war zusammen mit dem Kapitän/Admiral/Diplomat A das erste Opel-Pkw-Modell mit einer Zwölf-Volt-Anlage. Der Motorblock des Reihensechszylinders lastete so stark auf der Vorderachse, dass die Lenkung im Stand und beim Rangieren entsprechend schwergängig war. Doch eine Servolenkung war nicht vorgesehen. Die gab es nur bei den Oberklasse-Modellen der Opel-KAD-A-Reihe. Limousine und Kombi waren je nach Wunsch mit vollsynchronisiertem Drei- oder Vier-Gang-Getriebe und Lenkradschaltung erhältlich; das Coupé hatte serienmäßig das Vier-Gang-Getriebe und Mittelschaltung. Von März 1963 bis Juli 1965 wurden insgesamt 887 304 Rekord A hergestellt. (ampnet/hptb)

---

## Bilder zum Artikel



Moskwitsch 400 mit deutlicher Opel-Verwandschaft.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wikipedia/Asterion



Opel Olympia Cabrio von 1950.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Rekord Olympia Caravan (1953).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Olympia Rekord (1953).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Olympia Rekord P1 (1957 - 1960).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Olympia Rekord (1953 - 1954).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Olympia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Olympia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



150 Jahre Opel: Opel Olympia Rekord, 1953.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



150 Jahre Opel: Opel Olympia Rekord, 1953 - 1954.

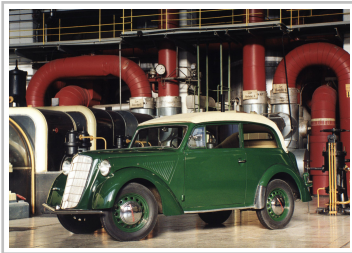
Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

---



Opel Olympia 1,3 Ltr. Cabrio, 1935-1937

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



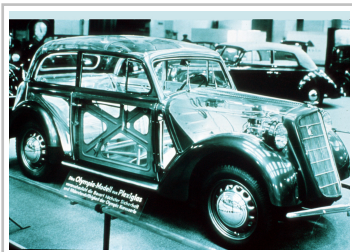
150 Jahre Opel: Opel Olympia Cabriolet- Limousine, 1935.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Olympia. Produktion des Opel Olympia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Mit einem „gläsernen“ Modell zeigte Opel auf der Berliner Automobilausstellung 1935 das Konstruktionsprinzip der selbsttragenden Ganzstahlkarosserie des Olympia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Olympia. Produktion des Opel Olympia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Olympia. Produktion des Opel Olympia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

---