
Historie und Histörchen (69): Das schnellste Serienauto der Welt

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-Werks von Opel entstanden die ersten Motorfahrzeuge. In lockerer Folge greifen wir Episoden aus der Unternehmensgeschichte heraus. Heute: Die Geschichte der großen Opel von Regent bis Diplomat.

Mit großen Autos hatten die Rüsselsheimer von Anfang an wenig Fortune. Das begann mit dem Modell „Regent“, mit dem Opel gegen Cadillac, die Edelmarke des US-Autoriesen General Motors (GM) antreten wollte. Doch 1928 schloss Opel einen „Cooperationsvertrag“ mit GM, und zu Beginn des Jahres 1929 übernahmen die Amerikaner 80 Prozent aller Opel-Aktien, 1932 dann die restlichen 20 Prozent. Das von Fritz von Opel geleitete Konstruktionsbüro hatte den Regent mit einem 6,0 Liter-Achtzylindermotor ausgestattet, der 110 PS leistete und den Wagen auf eine Spitze von 120 km/h brachte. Innerhalb von sechs Monaten wurden 1929 insgesamt 25 Exemplare des Regent hergestellt.

Den neuen Herren aus Detroit passte die Konkurrenz aus dem eigenen Haus gar nicht. Im Oktober 1929 wurde die Produktion eingestellt. Alle Wagen, die bereits das Werk verlassen hatten, wurden zurückgekauft und verschrottet. Auf Geheiß der Amerikaner beschränkte sich Opel in den Folgejahren auf den Bau von Klein- und Mittelklasse-Wagen.

Erst 1938 wagte man sich wieder an die Konstruktion eines großen Autos: Zum Genfer Autosalon 1938 präsentierte man den Opel Kapitän, eine Luxuslimousine mit zwei oder vier Türen lieferbar, mit Schrägheck und mit Alligator-Front, wie sie in den Enddreißigern Mode war. Das Reserverad lag mit einer Blechverkleidung schräg auf dem Kofferraum. Im Bug arbeitete ein geschmeidiger 2,5 Liter-Sechszylindermotor, der 55 PS leistete. Der Wagen zeigte noch keine Pontonform, sondern eingebaute, aber abstehende Kotflügel. Im Gegensatz zu den kleineren Modellen trug der große Opel noch eine halbselbsttragende Karosserie.

Nur ein Jahr lang wurde der Kapitän gebaut, dann verbot die nationalsozialistische Regierung den Weiterbau. Grund: Opel hatte 1939 in Brandenburg ein komplett neues Lastwagen-Werk eröffnet, in dem der Lastwagen Opel Blitz mit dem gleichen Sechszylindermotor gebaut wurde wie der Kapitän. Weil aber die Lastwagenproduktion wegen des beginnenden Weltkriegs hochgefahren wurde und deswegen die Sechszylindermotoren knapp wurden, musste Opel auch beim Kapitän zurückstecken.

Erst im Oktober 1948 beendeten die Alliierten die Reglementierung, nach der die gesamte deutsche Automobilindustrie nur Personenwagen mit Motoren bis 1,5 Liter Hubraum herstellen durfte. Somit war auch für das Opel-Werk der Weg frei, sein vor dem Zweiten Weltkrieg entwickeltes Flaggschiff wieder zu bauen. Aber man beschränkte sich darauf, ab Oktober 1948 nur noch die viertürige Version zu bauen. Der Wiedereinstieg des 2,5 Liter-Sechszylinders mit 55 PS gestaltete sich schwierig, weil im verarmten Deutschland die zahlungskräftige Kundschaft fehlte. So wurde der Kapitän anfangs ausschließlich für den Export gebaut. Es entfiel auch der Plan, den noch luxuriöseren Typ Admiral wieder ins

Programm zu nehmen.

Doch die Form des Kapitän wirkte in der Zwischenzeit antiquiert. Aus der Auto-Mode gekommen war inzwischen das geteilte Rückfenster, die hervorstehenden Kotflügel, die geteilte Frontscheibe, die Alligator-Front und das Fließheck mit dem darunterliegenden Reserverad-Schutz. Die Konkurrenz war inzwischen schon weiter: Der Bremer Carl F. Borgward hatte letzte Hand angelegt an eine Fließheck-Limousine mit Pontonform, mit großer Heckscheibe, den „2400“. Und Konkurrent Ford in Köln erhielt von seiner Zentrale in Detroit viel Unterstützung bei der Entwicklung des neuen Taunus 12 M, der schon seit 1952 lieferbar war. Dennoch boten die Rüsselsheimer ab Mai 1950 ein neues Modell an, das äußerlich dem Vorgänger glich. Dass sich äußerlich nichts änderte, erzürnte die Händler sehr. Denn andere versuchten nun, diese Schwäche auszunutzen.

Opel Kapitän 1952

Das Flaggschiff des Opel-Programms präsentierte sich erst ab März 1951 mit einer modernisierten Karosserie. Auch danach boten Firmen wie die Gelsenkirchener Passat-Werke den Opel-Werkstätten eine modischere Karosserie an, fertig zum Aufbau auf Kundenautos in der Händler-Werkstatt. Doch auch das Design des Jahrgangs traf noch nicht den Erwartungen. Der 52-er Kapitän entsprach einem Entwurf von GM aus dem Jahr 1942. An der Grundkonzeption mit halbselbsttragender Karosserie und hinterer Starrachse änderte sich nichts. Wie viele Kapitän-Eigner sich die Ponton-Kapitän-Karosserie des Passat-Werkes verschönern ließen, ist unbekannt.

Die dennoch steigenden Verkaufszahlen weckten in Detroit die Hoffnung, dass man in Deutschland investieren könne. Die Rüsselsheimer Opel-Techniker bekamen Geld und Know how für eine komplett neue Kapitän-Karosserie. Der Luxuswagen, der im November 1953 ins Programm genommen wurde, war größer als das Vormodell, trug eine hochmoderne Pontonform, eine einteilige gewölbte Frontscheibe, ein dreiteiliges über die Wagenbreite gezogenes Rückfenster und ein sogenanntes Haifischmaul am Bug. Alle Türen waren vorn angeschlagen, Der Innenraum war luxuriöser ausgestattet. Der 2,5 Liter-Sechszylinder-Motor leistete 68 PS. Die Mühe zahlte sich aus. Voller Freude über den Erfolg wurde die Innenhalle des Rüsselsheimer Bahnhofs liebevoll mit dem neuen Kapitän als Gemälde ausgeschmückt. Nicht nur das: In Eile wurde auch das Mittelklassemodell Olympia im Stil des Kapitäns umgestaltet.

Opel hatte nun seine Position auf Platz 2 der westdeutschen Zulassungsstatistik wieder erreicht. Die Nr.1 hatte schon damals uneinholbar das Volkswagenwerk besetzt. Doch die Hessen hofften, mit einer amerikanischen Verkaufsmethode, dennoch Platz 1 erreichen zu können – mit dem jährlichen Modellwechsel, wie er in den Vereinigten Staaten üblich war. Damit schaffte es Opel in der deutschen Zulassungsliste ganz nach oben, allerdings nur bei den Luxuswagen.

Im Rückwärtsgang

Doch Opel steckte seine Ziele noch höher. Im Juli 1958 erschien der Kapitän 1958, der noch mehr amerikanische Mode trug. Der Kapitän P-1 (P stand für Panoramascheibe) trug vorn und hinten weit um die Ecken laufende Panorama-Scheiben, die Heckleuchten erhielten die Form eines Schlüssellocks, weshalb der Kapitän unter Oldtimer-Freunden bis heute „Schlüssellock-Kapitän“ genannt wird. Die atemberaubende Form barg allerdings in der Praxis Nachteile: Das stark heruntergezogene Dach erschwerte den Blick nach hinten, die schmalen Fondtüren boten einen nur unbequemen Einstieg in den Fond. Die ungewöhnliche Form lockte zwar viele Interessenten an, schreckte aber letztlich Käufer ab.

Ab 1960 mit Getriebe-Automatik

Im August 1959 erschien schon wieder ein neuer Kapitän, das Modell P 2,6. Typisch für die neue Linie war das über die Rückscheibe gezogene Dach. Die neue Karosserie hatte eine flachere, gestreckte Linienführung mit noch größerer Panoramasscheibe vorn. Das beim Vorgängertyp kritisierte hinten heruntergezogene Dach wurde geändert, so dass man hinten wieder besser einsteigen konnte. Äußerlich trug der Kapitän eine stark um die Ecke gezogene Heckscheibe, die vom Dach einige Zentimeter überragt wurde, ein Stilelement, das in dieser Zeit gerade viele amerikanische Automobile auch trugen. Mit dem auf 2605 ccm vergrößerten Hubraum stieg die Motorleistung auf 90 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf 150 km/h. Nach dem bis Mitte 1960 verwendeten Overdrive bot Opel bei diesem Modell ab Sommer 1960 erstmals als Extra ein automatisches 3-Gang-Hydratic-Getriebe und ab 1962 eine Servolenkung an. Der Wagen wurde der erfolgreichste Kapitän, der je gebaut wurde. Von Juli 1959 bis Dezember 1963 wurden insgesamt 145 616 Kapitän P 2,6 gebaut. Die letzten Neuzulassungen wurden im Februar 1964 verzeichnet.

Der P 2,6 war der letzte Kapitän, der in der Sechszylinder-Klasse noch vor Daimler-Benz in der Zulassungsstatistik lag. Im Mercedes 220 SE wuchs dem Kapitän allerdings ein Konkurrent heran, der ebenfalls im Herbst 1959 in den Verkauf ging und der etwas trug, das damals einzigartig war: passive Sicherheit für die Insassen mit vorderen und hinteren Crash-Zonen, mit eingebautem Überrollbügel, einem Pralltopf am Lenkrad und vielen kleinen Details im Innenraum, die zur Sicherheit von Fahrer und Beifahrer beitragen sollten. Alles dies trugen damals weder die GM-Autos noch der deutsche Kapitän. In der Folgezeit zeigte sich, dass die Kunden den sichereren Mercedes bevorzugten. Der Kapitän verlor seine Stamm-Kundschaft.

Noch größer: Opel Kapitän A

Die von Frühjahr 1964 bis Herbst 1968 bei Opel gebauten Oberklasse-Modelle Kapitän, Admiral und Diplomat, kurz: Opel KAD-A, Nachfolger des Kapitän P 2,6, hatten die gleiche, neu entwickelte Karosserie mit geradliniger Formgebung. Günstigstes Modell war der Kapitän, das Modell Admiral als Nachfolger des Kapitän L hatte eine bessere Ausstattung und die Spitze bildete der Diplomat. Nach dem Ende des Opel Regent war bei Opel wieder ein Motor mit acht Zylindern im Programm. Der V8-Motor stammte von der Chevrolet-Division der Konzernmutter. Das Trio wurde im Frühjahr 1969 von der KAD B-Reihe abgelöst, deren Karosserien etwas kleiner und glattflächiger waren.

Opel Admiral A

Erst im April 1964, nachdem der Kapitän für gut 15 Jahre das Opel-Spitzenmodell gewesen war, wurde mit dem Opel Admiral A wieder ein Modell dieses Namens angeboten. Es verfügte über die gleiche geradlinige Karosserie wie der Opel Kapitän A und das ebenfalls neu herausgebrachte Spitzenmodell Opel Diplomat A mit V8-Motor. Die Produktion dieser Serie wurde im November 1968 beendet.

Opel Admiral B

Im März 1969 kam die B-Version des Wagens heraus, die stilistisch und technisch wesentlich verbessert worden war. Das überarbeitete Modell mit seiner ebenso eleganten Karosserie verfügte über einen vergrößerten Innenraum und auch über mehr Leistung, wobei im Admiral 2800 E erstmals auch eine elektronische Saugrohreinspritzung des Typs Bosch D-Jetronic erhältlich war. Im Juli 1976 wurde die Fertigung des Admiral eingestellt. Die Verwendung einer Modellbezeichnung mit fast 40-jähriger Tradition fand damit ebenfalls ein Ende.

Opel Diplomat A

Das Spitzenmodell Diplomat lieferte Opel auch mit dem V8-Motor von Chevrolet. Die Wagen der KAD-B-Reihe waren 32,2 Zentimeter kürzer und etwas schmaler als die der KAD-A-Reihe. Die Karosserie geriet glattflächig und wuchtig mit unübersehbaren US-amerikanischen Einflüssen, die beim angepeilten Käuferkreis in Deutschland und Europa nicht den gewünschten Anklang fanden. Bei Kapitän und Admiral wurden die breiten Rechteckscheinwerfer im Kühlergrill beibehalten, während der Diplomat Scheinwerfer im Hochkantformat erhielt. Nach Art des Mercedes W111 saßen die Blinker hinter deren annähernd quadratischen, gewölbten Streuscheiben und die Scheinwerfer in den etwas vorgezogenen Kotflügeln. Auch waren die Rückleuchten des Diplomat kleiner und schmaler als die der anderen beiden Modelle. Alle haben versenkte Scheibenwischer.

Zur Sicherheitsausstattung gehörten außer Knautschzonen, der stabilen Fahrgastzelle und dem großzügig verkleideten Innenraum auch die Ausrüstung mit Sicherheitslenksäule sowie Zweikreisbremsanlage mit Scheibenbremsen vorn und Bremskraftverstärker. Zudem bekamen die Oberklassewagen eine aufwendige und teure De-Dion-Hinterachse. Diese Konstruktion wog zwar rund 20 kg mehr als eine einfache Starrachse, doch die ungefederten Massen waren geringer. Dadurch sollte bei leicht ansprechender Federung eine gute Radführung gewährleistet sein. Auf Wunsch konnten alle drei Modelle mit einer pneumatischen Niveauregulierung ausgerüstet werden, womit die erlaubte Anhängelast auf 2000 kg (gebremst) stieg. Diese Baureihe war zudem eine der ersten in Deutschland, bei der wichtige Karosserieteile verzinkt wurden, was den Korrosionsschutz verbessern sollte.

Im Juni 1964 kam der Diplomat A als Luxusmodell der KAD-Baureihe auf den Markt. Neben der klassischen Limousine gab es vom Diplomat (im Gegensatz zu Kapitän und Admiral) ab Februar 1965 auch eine Coupé-Version, die als Imagerträger dienen sollte. Die Fahrzeuge wurden beim Karosseriespezialisten Karmann gefertigt. Einzige Motorisierung des Zweitürers war ein V8-Motor mit 5354 ccm Hubraum und 230 PS. Die Limousine war zunächst mit einem kleineren V8-Motor mit 4,6 Liter Hubraum und 190 PS erhältlich. Erst ab September 1966 kam auch gegen Aufpreis der größere V8-Motor aus dem Coupé zum Einsatz. Der Verkauf des Diplomat Coupés endete im Juli 1967 nach nur 347 Einheiten, während die Limousine bis November 1968 hergestellt wurde.

Opel Diplomat B (1969–1977)

Der Diplomat der KAD B-Serie kam im März 1969 zu den Händlern, war aber wie seine Schwestermodelle Kapitän und Admiral nur als Limousine erhältlich. Die von Mitte 1973 bis Sommer 1977 angebotene Langversion hatte 15 cm mehr Radstand und dementsprechend mehr Länge. Das Leergewicht war mit 1495 bis 1695 kg (Langversion 1720 kg) angegeben. Zur Wahl stand ein Sechszylindermotor mit 2784 ccm Hubraum und 140 bis 145 PS mit Vergaser oder 160 bis 165 PS mit Saugrohreinspritzung sowie ein V8-Motor mit 5354 ccm Hubraum und 230 PS.

Opel Diplomat A V8 Coupé

Die luxuriöse Coupé-Variante des Diplomat gab es nur mit dem 5,4-Liter-Motor, der auch den Nachfolger Diplomat B (1969–1977) motorisierte. Das Diplomat V8 Coupé war die Krone des Opel-Programms. Allerdings blieben die Verkäufe hinter den Erwartungen zurück. Die meisten Fahrzeuge wurden ohne Vinyl Dach, dafür viele mit Lederausstattung ausgeliefert. Von Februar 1965 bis Juli 1967 wurden bei Karmann in Osnabrück 347 Exemplare hergestellt. Der Preis betrug zunächst 25 500 DM (ab 18. April 1966: 26 000 DM), Lederpolsterung kostete 1500 DM Aufpreis. Das Diplomat Coupé lag damit preislich über vergleichbaren Sportmodellen.

Die Motorleistung von 190 PS beziehungsweise 230 PS war zur damaligen Zeit selbst in dieser Klasse ungewöhnlich. Mit einer Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in weniger als

elf Sekunden und einer Spitzengeschwindigkeit von etwa 200 km/h zählte der Diplomat damals zu den schnellsten Großserienfahrzeugen in Europa. (ampnet/hptb))

Bilder zum Artikel



Opel Kapitän von 1938.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Kapitän von 1938.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Kapitän von 1938.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Kapitän von 1938.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Kapitän (1952).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



ADAC Europa Classic 2018: Opel Kapitän Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Altvater



Opel Kapitän (1954).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Kapitän (1959).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Kapitän von 1938.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel-Klassiker am Bodensee: Der zweimillionste Opel, ein Kapitän A.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Kapitän Dreirad.

Foto: von Thyssen



Klassikertreffen an den Opelvillen 2017: Michael Lohscheller fuhr mit einem Opel Admiral V8 (1965) vor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



80 Jahre Opel Admiral.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



80 Jahre Opel Admiral.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



80 Jahre Opel Admiral.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



80 Jahre Opel Admiral.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Techno-Classica 2017: Opel-Stand. Opel Admiral (1937).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Admiral (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Admiral (1937).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Diplomat V8 Coupé (1964).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Diplomat B (1969–1977).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



In diesem Opel Diplomat B V8 war 1976 der damalige amerikanische Präsident Gerald Ford unterwegs.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Diplomat (1967).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Modifizierter Opel Diplomat V8 von 1976.

Foto: Opel/Volker Strüh



Modifizierter Opel Diplomat V8 von 1976.

Foto: Opel/Volker Strüh



Das Opel Diplomat V8 Coupé mit der Fahrgestellnummer 347 ist das letzte einer bei Karmann gebauten Kleinserie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Modellfahrzeug des Jahres 2014: Opel Diplomat Coupé (1:43) von Schuco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Delius Klasing



Paul-Pietsch-Classic 2014: Diplomat Coupé V8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Diplomat A V8 Coupé (1966).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Diplomat A V8 Coupé (1966).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Techno-Classica 2014: 50 Jahre Opel Kapitän, Admiral und Diplomat.

Foto: Auto-Medienportal.Net
