

Der Zuverlässige



Das Magazin der ALT-OPEL IG von 1972 e.V.

37. Jahrgang · Heft 203 · Nr. 5/2010





Opel Rekord B

Kurz und erfolgreich war das Gastspiel des Rekord B auf den Schotterpisten der Rallyewelt: 1966 gelang dem schwedischen Fahrer Lille-Bror Nasenius der Sieg in der Gruppe 1 der Rallye-Europameisterschaft. Die Vorbereitung lief unter der Regie von Ragnar Eklund, der seit 1965 das Rallyeteam der schwedischen Opel-Händlervereinigung leitete.

Als Übergangsmodell war der Rekord B nicht für hohen Entwicklungsaufwand im Sport prädestiniert und verschwand schnell von der Bildfläche. Der Nachfolger bot mit der schraubengefederten Hinterachse bessere Möglichkeiten zur Anpassung des Fahrwerks, und als der kleinere, leichtere Kadett Rallye mit dem CIH-Motor auf den Plan trat, verlegten sich die Aktivitätens der Rallyeteams auf dieses Modell.

1973 hatte Nasenius im Ascona A noch einen ganz starken Auftritt: Er pilotierte den Ascona A bei der Rallye Monte Carlo auf den zwölften Platz im Gesamtklassement.

Hier im Tiefflug zu sehen ist allerdings Ove Eriksson auf der Rally Bore 1966, so schrieb mir Andres Haas, der dieses Foto geschossen hat. Weitere sehenswerte Aufnahmen aus dieser Zeit hat Andres auf seiner Homepage: <http://www.ampe.info/>

Foto: Andres Haas

ALT-OPEL-Sammlung Nr. 27



Opel Manta A

Vierzig Jahre Manta – ein Jubiläum, das in vielen Zeitschriften gefeiert wird. Deshalb bekommt bei uns der wenig beachtete Ascona die Titelgeschichte und der Manta nur ein kurzes Geburtstagsständchen.

Im September 1970 gab der Manta sein Debüt, seine Erfolgsformel orientierte sich am Ford Mustang: attraktive Karosserie, solide Mechanik, vernünftige Preise. Der Manta vermittelte Fahrspaß und eignete sich für den Weg zur Arbeit. Die CIH-Motoren waren aus dem Rekord C bekannt, leisteten zwischen 68 und 90 PS und sorgten für flotte Fahrleistungen, die allerdings nicht zuletzt dank Opels aggressiver Werbung nicht von jedem als angemessen empfunden wurden. „Opel Manta. Wenn Ihnen gewöhnliche Autos zu langweilig sind.“ Zu solchen Aussagen mochte der 1972 nachgereichte Kadett-Motor nicht passen, wohl aber der ab 1974 erhältliche Manta GT/E, dessen Einspritzmotor stramme 105 PS leistete. Opel bot ein ausgefeiltes Baukastensystem mit einer komfortbetonten L-Version, die auch mit Automatik zu haben war, und dem sportlich aufgemachten SR mit mattschwarzer Motorhaube, Zusatzinstrumenten und kürzerer Übersetzung.

Der schnelle GT/E wurde nur ein Jahr gebaut und blieb selten. Gefragte Raritäten sind auch die letzten Exemplare, die als Black Magic in schwarzer Lackierung verkauft wurden, und die von Transeurop Engineering in Belgien umgebauten TE 2800 mit dem Sechszylinder aus dem Commodore.

Nach Jahren, in denen wilde Umbauten das Bild bestimmten, ist der Manta A längst zum etablierten Klassiker gereift; viele sind in festen Händen.

ALT-OPEL-Sammlung Nr. 28

Titelfoto:

Der Manta für den forschen Junggesellen, der Ascona für den flotten Familienvater – diese Rollenzuweisung hielt Opel keineswegs davon ab, auch den Viersitzer in der Werbung mit holden Feen zu garnieren.

Foto: Archiv Rainer Manthey

Opel ist wieder gut aufgestellt

Die Firma Opel ist für die Zukunft gerüstet. Eine ansprechende Modellpalette, ein hoher Qualitätsstandard und ein hervorragendes Preis-Leistungsverhältnis werden Opel zunehmend wieder Marktanteile bescheren.

Dies wird auch durch die vielen Auszeichnungen belegt, die Opel in letzter Zeit für den Corsa, Insignia, Astra und jetzt auch für den Meriva bekommen hat.

Der Insignia war 2009 „Europas Auto des Jahres“, und der Astra hat das „Goldene Lenkrad“ bekommen, um nur zwei Auszeichnungen von einer ganzen Auszeichnungsflut zu nennen.



Der neue Meriva ist ein besonders feines Auto geworden. Ich hatte Gelegenheit, mir das Fahrzeug im Empfang in Rüsselsheim anzusehen. Eine ansprechende Form und sehr harmonisch im Innenraum. Wenn beide seitlichen Türen geöffnet sind, ist das schon ein Hingucker. Neben dem Meriva stand natürlich der Kapitän '51, ebenfalls beide Türen geöffnet. Also alles schon mal da gewesen, nur der Meriva ist eben doch für die heutigen Ansprüche konstruiert. Sprich, Sicherheitsausstattung, Wirtschaftlichkeit, Nutzwert und viele weitere Faktoren.

Opel wird mit diesen Fahrzeugen wieder Prestige und Ansehen dazu gewinnen.

Dies wird auch das Ansehen unserer Opel-Oldtimer verbessern. Es wird dann wohl in Zukunft auch mal wieder öfters vorkommen, dass ein Opel-Fahrzeug aufgehoben wird, damit es zum Oldtimer reifen kann.

Wenn wir uns zur Mitgliederversammlung in Rüsselsheim treffen, ist die Saison 2010 so gut wie vorbei, und fast alle Treffen in diesem Jahr sind Geschichte.

Viele schöne Erinnerungen sind geblieben, und wir freuen uns auf die nächste Saison. Für mich persönlich waren die Höhepunkte das Jahrestreffen in Meiningen und die erste Stammtischausfahrt des neuen Stammtes „Steiermark“. Es war beeindruckend, wie freundschaftlich wir in der Steiermark aufgenommen wurden und welche Arbeit sich die Organisatoren gemacht hatten. Hier waren alle Beteiligten mit großer Freude in Sachen Opel unterwegs, um für unseren Club zu werben. So wurde bei der Ausfahrt unsere ALT-OPEL Fahne mitgenommen und dann bei jeder Gelegenheit gehisst.

Bei so einer Begeisterung für ALT-OPEL werden wir sicher schon in absehbarer Zeit unsere Mitgliederzahl in Österreich verdoppelt haben. Vielen Dank nach Österreich!

Am Samstag, den 23. Oktober, werden wir unsere Mitgliederversammlung bei der Adam Opel GmbH in Rüsselsheim durchführen. Ich freue mich auf eine interessante Versammlung und wünsche mir, dass sich möglichst viele Mitglieder auf den Weg nach Rüsselsheim begeben.

Mit den besten Wünschen für einen schönen ALT-OPEL Herbst

Ihr und Euer

Norbert Büchner

Vorstandsmitglied der ALT-OPEL IG e.V.

Neue Redaktionsadresse:

ALT-OPEL IG Redaktion, Stefan Heins (*1662), Obermauerstraße 4, 58332 Schwelm,
Tel. 0 23 36-40 84 898, Mobil 0179-49 02 966, E-Mail: redaktion@alt-opel.eu



INTERN

- Editorial 3
von Norbert Büchner
- Protokoll der Vorstandssitzung vom 31.08.2010 6
von Olaf Trapp
- Ilsede 2011 7
von Frank Rusch
- Leserbriefe 8
- Meldungen 9
- Hochzeit Stammtischleiter Steiermark 11
von Gerhard Wintersteiger
- Lebendiges Clubleben! 12
von Peter Dreyer
- Nachrufe - 13
Jerphaas Van Daalen, Erich Zahl
und Jochen Berger

TITEL

- Ascona 16 - ein Außenseiter tritt an 15
von Rainer Manthey

REPORT

- Coupè Diplomat 21
von Joachim Stange
- Die Geschichte von Autos auf dem Autofriedhof 26
von Martin Degener

TECHNIK

- OPEL-Bahnrennmaschine 1922 28
von Jürgen Nöll
- Aus den Typgruppen 32

UNTERWEGS

- 17. Alt-Opel-Treffen der Typgruppen 1.0/1.2/1.8 Liter und P4 in Ditzigen bei Stuttgart 34
von Evi und Alfred Kling
- Oldtimer-Show in Paaren bei Berlin 35
von Manfred Eder
- Opel Blitz Treffen 2010 36
von Rudy Hanenbergh
- Olympia-Treffen in der Schweiz 37
von Paul Eggstein
- Mit dem 4 PS an der Mosel 38
von Jean-Marc Bach
- Eifelrallye 2010 40
von Dieter Budke
- Schloss Dyck Classic Days 2010 41
von Heiner Schnorrenberg, Dieter Budke
und Olaf Trapp
- Stammtischausfahrt Oberösterreich 42
von Gerhard Wintersteiger
- Teilebörse in Rüsselsheim 42
von Norbert Büchner
- Oldtimertag beim Autohaus Harm in Trappenkamp am 27.06.2010 43
von Christian Fabry



HISTORIE

■ 75 Jahre Opel Olympia von Stefan Heins	44
■ Mit dem Olympia in Olympia von Stefan Heins, Dr. Wolff & Tritschler	45
■ Schuhkartonseite von Armin Rauschenberger und Günther Stütz	47
■ Die anderen Bitter von Stefan Heins	49
■ Unterwegs im Frua Diplomat von Günther Stütz	53
■ Not macht erfinderisch! von Mattia Ferrari und Stefan Heins	54

SERVICE

■ DEUVET	56
■ Meldungen	58
■ Nachruf Fritz B. Busch von Stefan Heins	59
■ Anzeigenformular	60
■ Markt von Stefan Heins	61
■ Im nächsten Heft...	63
■ Clubshop von Ines und Thorsten Kandora	64
■ Partner von Heiner Schnorrenberg	66

Redaktions- und Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe: 15. November 2010

I M P R E S S U M

Der Zuverlässige erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 2.200 Exemplaren für Clubmitglieder der ALT-OPEL IG v. 1972 e.V. in folgenden Ländern:

Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Großbritannien, Israel, Italien, Liechtenstein, Luxemburg, Malta, Monaco, Namibia, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Südafrika, Tschechien, USA.

- Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach Abstimmung mit der Redaktion.
- Die namentlich gekennzeichneten Beiträge sind nicht unbedingt identisch mit der Meinung der Redaktion.
- Leserbriefe stellen die persönliche Meinung des Verfassers dar. Herausgeber und Redaktion behalten sich vor, Leserbriefe gekürzt zu veröffentlichen oder die Veröffentlichung abzulehnen.
- Die ALT-OPEL IG v. 1972 e.V. tritt bezüglich der Angebote im Marktteil nicht in die Haftung ein.
- Für gewerbliche Anzeigen setzen Sie sich bitte mit dem Herausgeber in Verbindung.
- Der Mitgliedsbeitrag der ALT-OPEL IG v. 1972 e.V. beträgt EUR 60,- die Aufnahmegebühr EUR 50,-.

Alt-Opel IG von 1972 e.V. (Rüsselsheim, RegNr. 80 622)
Heiner Schnorrenberg, Kölner Straße 24, D-41515 Grevenbroich
Fax: (02181) 12 65, Internet: www.ALT-OPEL.eu
E-Mail: info@ALT-OPEL.eu

Clubleitung:

Olaf Trapp, Vorsitzender (*136)
Norbert Büchner, Stellvertreter (*2403)
Heiner Schnorrenberg, Stellvertreter (*933)

Kassenführung:

Matthias Goebel (*1152), Postfach 142, D-74344 Lauffen am Neckar
Fax: (07133) 13 92 78, E-Mail: goebel@ALT-OPEL.eu

Clubregister:

Matthias Lohscheidt (*3157)
Marienhöhe 10, D-31547 Rehburg-Loccum, Tel./Fax: (05037) 96 80 20
E-Mail: clubregister@ALT-OPEL.eu

Clubshop:

Ines und Thorsten Kandora (*397)
Sternweg 64, D-46569 Hünxe, Fax: (02064) 461 34
E-Mail: clubshop@ALT-OPEL.eu

Sektion Niederlande:

Henk H. Slagter (*1542)
Koolmees 50, NL-7827 BC Emmen, Tel.: 0031.(0)591 – 67 72 26
E-Mail: slagter@ALT-OPEL.eu

Sektion Schweiz:

Klaus Pümpin (*2836)
Römerweg 6, CH-4460 Gelterkinden, Tel.: 0041.(0)61 – 981 45 76
E-Mail: schweiz@ALT-OPEL.eu

Sektion Österreich:

Gerhard Wintersteiger (*3610)
Wiesenweg 9, A-4972 Utzenaich, Tel.: 0043.(0)664 – 945 30 07
E-Mail: wintersteiger@ALT-OPEL.eu

Clubkonto:

ALT-OPEL IG , Kto. 333 100 33, Stadtparkasse Hannover
BLZ 250 501 80

Für Auslandsüberweisungen:

IBAN: DE 25250501800033310033
BIC/SWIFT: SPKHDE2H

ALT-OPEL IG Niederlande

Rabobank Roermond , Kto.-Nr.: 1347.29.293
IBAN (SWIFT-Code): NL 15 Rabo 0134 7292 93

ALT-OPEL IG Schweiz

Post Finance Basel, Kto.-Nr.: 40-284115-6
IBAN (SWIFT-Code): CH21 0900 0000 4028 4115 6

Redaktion + Markt + Termine:

Stefan Heins (*1662)
Obermauerstraße 4, 58332 Schwelm
Tel. 0 23 36-40 84 898, mobil 0179 - 490 29 66
E-Mail: redaktion@alt-opel.eu

Satz, Druck und Vertrieb:

Druckerei Krapp GmbH (*771), 64832 Babenhausen
Tel.: (06073) 7283-0, Fax: (06073) 7283-72
E-Mail: info@druckereikrapp.de, www.druckereikrapp.de

Protokoll der Vorstandssitzung vom 31.08.2010.

Beginn: 10.00 Uhr

Ort: Thälmannstr. 9;
64546 Mörfelden-Walldorf

Teilnehmer:

Norbert Büchner,
Heiner Schnorrenberg,
Olaf Trapp,
Matthias Göbel.

1. Gebühren für den Oldtimer-Dachverband.

unsere österreichische Sektion möchte dem Österreichischen Motor-Veteranen-Verband beitreten (ÖMVV). Analog zur Mitgliedschaft im DEUVET und im schweizerischen Oldtimer-Dachverband werden hierdurch Vorteile für die Mitglieder wirksam (Fahrzeugpässe/Zulassungen etc.)

Für diese Verbandsmitgliedschaft ist in Österreich zu klären, ob die ALT-OPEL IG Sektion Österreich als Personenvereinigung sich anmelden kann. Es soll keine eigene Registereintragung erfolgen. Der Jahresbeitrag bis 50 Mitglieder beträgt 180,- EUR. Der Vorstand stimmt dem Beitritt zu, sofern die Voraussetzungen dafür in Österreich erfüllt sind.

2. Bilanz/Budget 2011:

Zur weiteren Kosteneinsparung soll der dZ nicht mehr in einer Auflage von 2200, sondern nur noch von 2050 Exemplaren gedruckt werden.

Die Messepakete werden ebenso enger bestückt. Es sollen auf Messen und über den Clubshop Belegexemplare des Zuverlässigen für 5,- EUR verkauft werden. Der Stückkostensatz pro Ausgabe des Zuverlässigen sinkt dadurch und damit die Gesamtkosten.

Die kostenlose Verteilung von Ansichtsexemplaren soll weitestgehend eingeschränkt werden. Aus diesem Grund soll auf der Titelseite des Zuverlässigen eine Schutzgebühr von 5,- EUR ausgewiesen werden.

Clubshop: Bestellungen erfolgen bedarfsgerecht, aber bedingt durch die jeweilige Mindestbestellmenge teilweise mit ungünstigem Einkaufs-/ Verkaufspreis-Verhältnis. Lagerbestände existieren bei Artikeln mit hoher Mindestabnahme.

Grundsätzlich wird das Angebot sehr gut angenommen – eine Folge des Engagements von Ines und Thorsten Kandora.

Messekosten: Es erfolgt die Mitteilung an die Messeleiter, dass die Kosten künftig zentral über Olaf Trapp eingereicht werden sollen, dort geprüft und zur Zahlung freigegeben werden. Sollten höhere Kosten als im Vorjahr erwartet werden, sind diese vorab bei Olaf Trapp anzumelden.

3. 40 Jahre ALT-OPEL IG e.V.

2012 feiern wir das 40jährige Bestehen des Clubs. Es wird ein Sonderheft:

„ALT-OPEL IG, 40 Jahre Rückblick“ dazu erscheinen. Die Planungen beginnen dazu in 2011.

Folgende zusätzliche Maßnahmen sind geplant: Logo auf dem Zuverlässigen „40 Jahre“, zusätzlich ein 40 Jahres-Pin für 40jährige Mitgliedschaft und ein gesonderter kombinierter Pin für alle Mitglieder, die am Jahrestreffen teilnehmen. Treffen-Pin mit Schriftzug 150 Jahre Opel, 40 Jahre ALT-OPEL IG.

4. Neuanlage Festgeld/ Sparkassenbrief ab Oktober 2010.

Es wurden Möglichkeiten erörtert, die finanziellen Reserven des Clubs risikofrei und in einem zeitlich vernünftigen Rahmen anzulegen.

5. Vorbereitung zum gerichtlichen Vergleich Hetebrügge

Der Gerichtstermin ist am 16.09.2010. Über den Ausgang des Verfahrens wird gesondert berichtet. Die Clubleitung diskutiert intern die Strategie.

6. Ehrungen:

Es wurden die zu ehrenden Mitglieder für 2010 festgelegt. Ernennung erfolgt auf der Mitgliederversammlung (MV) im Oktober in Rüsselsheim.

7. Fotowettbewerb auf unserer Homepage:

Es soll eine neutrale Jury gebildet werden, die selbst keine Fotos zum Fotowettbewerb einreicht und somit eine gerechte Bewertung sicherstellen kann.

8. Anträge MV:

Termin der Mitgliederversammlung: Es wird zur Diskussion gestellt, dass die MV zukünftig eine Woche später terminiert wird.

H.M. Weber zur Gemeinnützigkeit: Die ALT-FORD Freunde wären laut Auskunft H.M. Weber als gemeinnützig anerkannt. Sein Antrag ist es, dass die ALT-OPEL IG ebenso Gemeinnützigkeit beantragt.

Ilse 2011 – Jahrestreffen in historischer Kulisse

Die Erhaltung (auto-)mobilen Kulturguts ist seit Jahrzehnten (unser) Thema. Inzwischen funktioniert das auch prima bei Industrie-Immobilien, die für ihren eigentlichen Zweck ausgedient haben. Was früher der Abrissbirne preisgegeben wurde, wird heute restauriert und in modifizierter Form einer neuen Nutzung zugeführt.

Dass solche Industrieanlagen eine passende Kulisse für unsere Oldtimer und Youngtimer darstellen, brauche ich nicht besonders zu erwähnen. Andere etablierte Oldtimerveranstaltungen haben dies schon bewiesen. Ich denke dabei an die Messe HistoriCar in Duisburg oder das regelmäßige freie Oldtimertreffen an der Zeche Zollverein in Essen.

Ich freue mich, dass wir uns mit dem ehemaligen Hüttengelände in Ilse ein bedeutendes Industriedenkmal als Austragungsort für unser Jubiläum-Jahrestreffen sichern konnten. Wo früher Eisenerz verhüttet wurde, wo Schlote rauchten und Öfen glühten, offenbart sich heute eine eindrucksvolle Kulisse. Der Standort der Hochöfen ist noch durch das so genannte Hochofenplateau (guter Standort zum Fotografieren) erkennbar. Vom gewaltigen Kugelwasserturm bis zum Roheisenwaggon – auf dem Hüttengelände und in der Gebläsehalle zeigen sich Relikte einer längst vergangenen Epoche. Sie geben unserem Jahrestreffen einen unverwechselbaren Charakter, sowohl innerhalb der Halle wie auch auf dem Außengelände.

Inmitten des Geländes liegt unsere „Festhalle“ – die Gebläsehalle, ein Klinkerbau aus dem Jahr 1904, in der die Gebläsemaschinen zur Hochofenwinderzeugung aufgestellt waren. Rotes Mauerwerk mit einer eindrucksvollen Höhe von über 20 Metern sowie Außenmaßen von ca. 80 mal 30 Metern wirken vom weitläufigen Parkplatz aus imposant. In der Gebläsehalle sind einzelne Industriemaschinen verblieben, um die Geschichte der Anlage zu vergegenwärtigen

Die Ilse Hütte blickt auf eine

150jährige Industriegeschichte in der Roheisengewinnung zurück. Mit der Gründung im Jahr 1856 begann für die bis dahin rein ländlichen Gemeinden eine neue Geschichte. Aus Bauernsöhnen wurden Industriearbeiter. Die gemeinsame Arbeitsstätte brachte die Menschen aus den Dörfern zusammen. Auf dem 40 Hektar großen Areal arbeiteten einst bis zu 4.000 Menschen.

Nach dem frühen Konkurs der Bergbau- und Hüttengesellschaft zu Peine wurde 1858 die „Aktiengesellschaft Ilse Hütte“ gegründet, die Produktion in Groß Ilse wurde 1861 aufgenommen. Die Expansion zu einem Großbetrieb der Montanindustrie wurde insbesondere in der Zeit des Deutschen Kaiserreichs vorangetrieben. 1872 wurde das Unternehmen um ein Walzwerk in Peine ergänzt, 1879 liefen bereits drei Hochöfen in Ilse.

Nach dem ersten Weltkrieg erwarb man das Steinkohlenbergwerk „Friedrich der Große“ in Herne, um die Kohleversorgung zu sichern. Das Hüttenwerk überstand den Zweiten Weltkrieg unversehrt und konnte danach weiter expandieren. So bringen die 1950er Jahre der Hütte und ihren Tochtergesellschaften bedeutende Investitionen und Modernisierungen. 1961/62 werden im Rahmen eines großen Investitionsprogramms über 450 Mio. DM investiert. Die Ilse Hütte soll zu einem der modernsten Hüttenwerke in Deutschland werden. Weitere Modernisierungen sowohl in Peine als auch in Ilse werden durch die Strukturkrise Mitte der 1970er Jahre schwer getroffen, es erfolgte der Zusammenschluss mit der Salzgitter AG. 1978 wurde der Erzabbau eingestellt, 1983 auch der Hochofenbetrieb. Die restlichen Unternehmensteile wurden 1989 Teil der Preussag. 1995 wurden die noch verbliebenen Produktionsbereiche von Kokerei, Kraftwerk und Nebengewinnung endgültig stillgelegt. Während die meisten Produktionsteile abgerissen wurden, hat man die Gebläsehalle inzwischen zu einem multifunktional nutzbaren Industrie-



Probeparken mit Rekord C und Senator A – das sieht doch schon gut aus.

denkmal umgestaltet. Während der Charakter als Bau- und Industriedenkmal bewusst erhalten wurde, wurden moderne Technik und ergänzend moderne Architektur eingebracht. Jetzt bietet die Gebläsehalle Raum für Konzerte und Theater, für Musicals und Ausstellungen, für Partys und Messen. Bis zu 2.000 Gäste können in der rund 1.700 m² großen Halle im 1. OG und dem ebenerdigen Foyer mit 330 m² feiern und tagen. Moderne WC-Anlagen, die flexible Stromversorgung sowie die zeitgemäße Gasheizung bieten Voraussetzungen für fast jede Art von Veranstaltung. Die Rockband BAP, Justus Frantz, Gerhard Schröder, BMW, VW, Chevrolet und viele weitere Akteure waren hier schon zu Gast.

Von Seiten des Orgateams freuen wir uns, liebe Alt-Opel-Freunde, dass wir unser Internationales Jahrestreffen in einer so passenden Umgebung mit Euch feiern können.

*Für das Orgateam
Frank Rusch *3102*

- Erbaut 1904
- Zwei Etagen: Halle (1.695 m²) und Foyer (330 m²)
- rund 500 gepflasterte Parkplätze
- 40 ha Außengelände (Grünfläche und Schotter), auch für Camping
- Länge der Halle: 71,50 m
- Breite der Halle: 28,50 m
- Höhe der Halle: 15,10 m

- www.geblaesehalle.com
- www.ilseder-huette.de

Freudige Überraschung!

Guten Tag Herr Büchner,

Ich habe nicht schlecht gestaunt und mich irgendwie gewundert, als ich das AOIG-Päckchen im Briefkasten vorfand. Die Überraschung mit dem Jubiläums-Pin ist Ihnen geglückt. Herzlichen Dank dafür, ich habe mich sehr darüber gefreut und finde es eine Super-Idee! Es zeigt doch auch auf, dass sich die Alt-Opel IG aktiv um ihre Mitglieder kümmert und diese schätzt. Nun nehme ich auch gerade noch die Gelegenheit war, Ihnen und dem Vorstand für den toll gestalteten "Zuverlässigen" ein Kompliment zu machen, er ist immer wieder spannend zu lesen, und auch die vielen Technik-Informationen über unsere "Schätzchen" sind immer wieder interessant. Macht weiter so!

Kurt Rüegg *2626

dZ 200, Seite 43 – Foto TE 2800

Das Bild auf Seite 43 van Heft 200 mit Bitter gegen Manta TE2800 muss auf dem "Circuit Terlaemen Zolder" in Belgien aufgenommen worden sein. In dem Ort Zolder, nicht weit weg von der Rennstrecke, wurden seinerzeit die Mantas aus Antwerpener Produktion in die "TE"-Ausführung umgebaut.

Viele Grüße aus Belgien,
Jef Wuyts *3776

Anm. d. Red.: Zolder war früher abwechselnd mit Spa-Francorchamps Austragungsort der Formel 1 und ist heute leider ein wenig in Vergessenheit geraten. Weiß jemand näheres über die offenbar von Transeurop Engineering organisierte Probefahrt?

dZ 201, Seite 45 – Nachtrag Bitter CD

Auf den Fotos ist nicht Herr Georg von Opel wie in dem Heft geschrie-

ben. Herr Georg von Opel ist 1971 tödlich verunglückt. Gregor von Opel ist der Sohn und ist auch Alt-Opel Mitglied. Auf dem Foto ist ein Verkäufer der Mainzer Landstraße zusehen.

Peter Wiemer *2919

Anm. d. Red.: Alle Anmerkungen von Peter Wiemer treffen zu.

dZ 202

Die Story mit dem Admiral A V8 beim Erstbesitzer war ja klasse – so was liebe ich einfach! Die Geschichte von Kurt Coenen mit seinen Diplomaten B V8 fand ich auch sehr interessant. Grundsätzlich sind Deine Hefte immer gut – Kompliment! Alles was mit Motorsport zu tun hat interessiert ich zwar so überhaupt nicht – aber das ist ja Geschmackssache...wie viele wohl die Vorkriegsaus-tos total langweilig finden....

Markus Dürkes *3608

Anm. d. Red.: Beides hat seinen Platz im Heft und wird demnächst auch einmal gemeinsam gezeigt. Opel hat schon vor 1939 eine bedeutende Rolle im Motorsport gespielt, und einige Mitglieder beschäftigen sich mit genau diesen Fahrzeugen.

Der neue Zuverlässige ist wieder sehr gelungen. Besonders die Bildunterschrift mit dem neuartigen Bio-Navigationsgerät, das ist so der Stil den ich mag. Immer mal wieder ein Schmunzler in interessanter und inhaltlich gut gemachter Berichterstattung.

Ralf Heinzelmann *3229

Moskwitsch unter falscher Flagge – dZ 202

Es gibt neben der für den Moskwitsch typischen Lenkradschaltung weitere Unterscheidungsmerkmale. Beim Moskwitsch-Motor ist

der Zylinderkopf nicht abgeschrägt wie beim Kadett. Dann finden sich an der Vorderachse durchgängig Sechskantschrauben, Opel hat teilweise Vierkantköpfe verwendet. Die Moskwitsch-Hinterachse hat bereits den außermittigen Versatz und ist äußerlich am unbearbeiteten Guss zu erkennen. In Paaren-Glien 2009 wurde ebenfalls ein Moskwitsch mit Opel-Typenschildern als Opel angeboten, es sind offenbar mehrere Moskwitsch unter falscher Flagge auf dem Markt.

Karl Wahn *1097

Der angebotene "Kadett '38" ist mit großer Sicherheit ein Moskwitsch 401 oder 402. Nicht nur die Lenkradschaltung, sondern auch das Lenkrad, das dem Oly-Lenkrad ähnelt, sowie die Handschuhfachklappen verraten die Herkunft. Der Fälscher hat sich aber Mühe gegeben und sogar die Verzierung von den Handschuhfachklappen, die beim K38 oval sind und nur als Zubehör zu bekommen waren, geändert. Einen Zeppelin vom K38 zu bekommen ist gar kein Problem.

Es gab den Moskwitsch auch mit Mittelschaltung. Daher ist es möglich, dass die Wagen mit Lenkradschaltung dieses Merkmal als geschichtliches Rudiment der Entwicklung weiterhin enthielten.

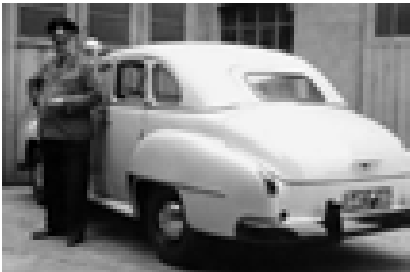
Matthias Lohscheidt *3157

Kapitän '51 Krankenwagen

Es handelt sich hierbei um einen Opel Kapitän, den die Oberhausener Feuerwehr damals zu einem Krankenwagen umgebaut hat (wahrscheinlich Anfang bis Mitte der fünfziger Jahre). Als Basis für den Umbau diente ein ehemaliger Direktionswagen. Mir ist letztes auf dem Foto, welches die geplanten, aber letztendlich abgelehnten Karosserieänderun-

gen des Opel P1 für das Modelljahr 1960 zeigen, die extreme Ähnlichkeit zum Ford Cortina Mk I aufgefallen. Die beiden Fahrzeuge weisen eine verblüffende Gleichartigkeit ihrer Heckansichten auf. Besonders bei der Gestaltung der Rückleuchten, die bei dem Ford um einiges größer geraten sind, ist dies zu bemerken. Der Mk I von Ford wurde in England aber erst am 21. September 1962 vorgestellt.

Zuletzt noch diese Frage: Auf einem alten Bild, mutmaßlich ein Werbefoto von Opel, parkt ein Olympia Rekord P1 Caravan inmitten eines Rohbaus



Auf den ersten Blick ein normaler Kapitän '51...



...doch dann geht die Klappe auf!



Um Platz für die Trage zu schaffen, wurde das Blech quer hinter der Rücksitzbank herausgetrennt. Zur Versteifung dienen Kastenprofile. Links ist daran der Halter der Heckklappe eingehakt

für eine riesige Halle. Kann es sein, das dieses Foto die Baustelle des damaligen Bochumer Opel- Werks zeigt?

Gerald Humme

Anm. d. Red.: Weitere Informationen zum Kapitän-Umbau liegen hier leider auch nicht vor. Wer kann dazu etwas beitragen?

MELDUNGEN

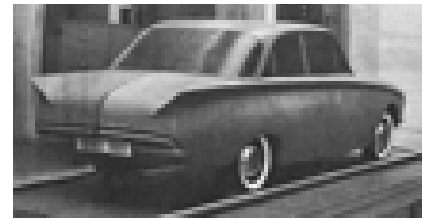
Diagonale Heckflossen – wer hat denn nun angefangen?

Viel Resonanz gab es zum in dZ 197 gezeigten Facelift des Rekord P1 mit den schräg gestellten Heckflossen. Realisiert wurde die Kombination aus diagonal gestellten Heckflossen und runden Rückleuchten ab 1959 bei der GM-Marke Buick.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass im Jahr 1958 entstandene Entwürfe zum Ford 17m P3, der „Badewanne“, ebenfalls die diagonalen Heckflossen hatten. Das Motiv wurde verworfen, tauchte aber später bei Ford in England im Modellprogramm auf. Zuerst beim Consul Capri, später beim Cortina. Hartmut Nikolaus, der Redakteur der Alt-Ford-Freunde, hat für seine Story zum 50. Jubiläum des P3 im Archiv gesucht und einige Aufnahmen zutage gefördert, die er uns zur Verfügung gestellt hat. Er schreibt dazu:

Das Bild vom facegelifteten Opel P1 war mir bisher nicht bekannt. Das Thema gab es so im 58er Chevrolet - allerdings mit zwei oder drei kleinen runden Leuchten. Große runde Heckleuchten gabs seit 1955 bei Ford immer wieder (Thunderbird - baugleich mit Limousinen). Der Falcon wurde (trotz verschiedener Facelifts) bis 1970 mit runden Heckleuchten gebaut.

Der englische Cortina (62 - 66) könnte hinten direkt vom Opel-Prototyp abgekupfert sein - um so erstaunlicher, als dass sich Ford und GM mit ihren Styling-Ideen möglichst separat bewegten.



Evolution bei Ford: Entwurf für die spätere Badewanne, mit diagonalen Heckflossen und Panorama-Heckscheibe



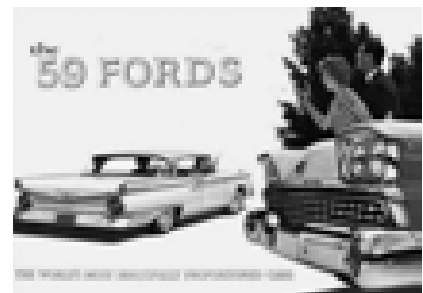
Der englische Ford Consul Capri nahm das Motiv auf, und...



...der Cortina Mk. I, der „englische Taunus“, kam mit einer ähnlichen Heckgestaltung



In den USA verwendete Ford zwar auch runde Rückleuchten und diagonale Heckflossen, aber offenbar unabhängig voneinander. Hier ein Mercury Comet 1961



Runde Rückleuchten, die Diagonale nur angedeutet – Ford 1959



Zu sehen bereits in dZ 197, hier noch einmal das geplante Restyling des Rekord P1. Die Ähnlichkeiten sind verblüffend!



Evolution bei Opel und GM: Buick Invicta 1959

Das Foto des Rekord-Restyling stammt aus dem Archiv von Eckhart Bartels *100, es war bereits in seinem Rekord-Buch zu sehen. Die Werbeaufnahme des Buick Electra kommt aus dem Fundus von GM.

Kapitän '51

Hallo Stefan, im Internet habe ich etwas gefunden, das solltest Du auch gesehen haben: <http://www.si-community.com/community/viewtopic.php?f=25&t=318>

...eine phantastische Animation des Opel Kapitän Mod. 51

Beste Grüße
Carsten D. Brink

dZ 201, Buchecke: Solingen

In Ausgabe 201 haben wir zwei Bücher aus der Feder von Ursula Kosinski vorgestellt, Motorisierung in Solingen von 1900 – 1945 und Motorsport in Solingen 1945 – 2005. Inzwischen ist auch das zweite Werk zum reduzierten Preis von rund 20 € erhältlich. Ebenfalls geändert hat sich Bezugsadresse, sie lautet jetzt:

Ursula Kosinski
Friedrichstraße 3
42655 Solingen
Tel./ Fax: 0212 2243851
ursula.kosinski@arcor.de
<http://www.ursula-kosinski.de>

dZ 202, Buchecke: Mit Vollgas ins 20. Jahrhundert

Dieser Tippfehler ist kurios: „travamaerk@bluewin.ch“ ist natürlich Unsinn, travamaerk@bluewin.ch muss es richtig heißen. Bemerkte hat den Fehler Autor Lukas Märki. Er schreibt dazu:

Lieber Stefan, gestern ist eure Clubzeitung in meinem Briefkasten eingetroffen. Herzlichen Dank für diesen außerordentlich wohlmeinenden Artikel. Es macht mich schon ein bisschen stolz, solch ein Lob von kompetenter Seite zu erhalten. Umsomehr du dich wirklich mit dem Buch auseinandergesetzt und die Botschaft genau verstanden hast. Eigentlich sollten nun die Bestellungen haufenweise eintreffen. Oder denkst du, dass die fehlerhafte Bestell-Email-Adresse am Ende des Artikels ein Grund ist das dies noch

nicht der Fall ist? Hast du die vielleicht die Möglichkeit zu ein Korrigendum in der nächsten Ausgabe?

Richtig wäre

travamaerk@bluewin.ch (hat nix mit Wein zu tun!)

Aber ansonsten hatte ich eine riesige Freude!

Herzliche Grüsse Lukas

Einige Mitglieder haben das Buch bereits gekauft, ihre Rückmeldungen dazu decken sich mit der begeisterten Rezension. Hier noch einmal die vollständige Anschrift, unter der das herausragende Buch von Lukas Maerki zu beziehen ist, mit Beiträgen von unserem verstorbenen Freund Marcel Motzet und auch sonst in jeder Hinsicht eine Kaufempfehlung: Flavia Travaglini & Lukas Märki Grafik und Illustration visarte Blumenrain 3 CH-2542 Pieterlen ++41 (32) 377 37 38 travamaerk@bluewin.ch

Kassel

Messegelände

Oldtimer-Teilemarkt
& Motorradspezial

19./20.02.
2011

Hessens GRÖSSTER
Oldtimer- und Teilemarkt

Motorradtreffpunkt
in 3 Hallen



Bitte vormerken!
Technorama
Ulm 07./08. Mai

Technorama

Die Oldtimermesse in Europa www.technorama.de



Das Brautpaar – Nina und Armin vor einem Kapitän P 2.6

Hochzeit Stammtischleiter Steiermark

Zur Hochzeitsfeier hatten Nina und Armin Rauschenberger auch uns Alt-Opel-Fahrer eingeladen. Für uns war es eine besondere Ehre, mit unserem rollenden Museum an Ihrem schönsten Tag dabei sein zu dürfen. Trotz Urlaubszeit konnten wir gemeinsam 13 Fahrzeuge stellen. Am Radkersburger Hauptplatz bildeten wir ein Spalier mit unseren Autos, die mit Bändern in den Opelfarben

geschmückt waren. Als die beiden mit Ihren Familien aus dem Standesamt kamen, waren alle sichtlich beeindruckt von diesem Anblick und dem Hupkonzert, das wir ihnen boten.

Im Anschluss begleiteten wir die Hochzeitsgesellschaft zur Kirche. Dass jede Menge schaulustiges Publikum applaudierend am Straßenrand stand, ist auch noch zu erwäh-

nen. Selbstverständlich hatten wir für die beiden auch Geschenke vorbereitet, die wir mit einem Gedicht umrahmt überreichten.

*Liebe Grüße aus Utzenaich
Gerhard, Christine und Isabella
Wintersteiger,
stellvertretend für unsere Sektion
Österreich*



Weitere Kapitäne...



...aber auch Kadett und Rekord...



Noch einmal das Brautpaar, Nina und Armin Rauschenberger

Lebendiges Clubleben!

Als ich dieses Jahr im März die ersten schönen Tage nutzte, mein Kapitän '56 für die kommende Saison flott zu machen und die erste kleine Ausfahrt in die nähere Umgebung zu unternehmen, da geschah es! Der Alptraum eines jeden Alt-Opel- und Oldtimerliebhabers. Von einem voraus fahrenden Fahrzeug schleuderte ein Stein urplötzlich gegen die Windschutzscheibe meines geliebten Kapitän. Ein kurzer heftiger Knall, und die Scheibe bestand nur noch aus Tausenden kleiner Brösel! Nur ein ca. 20 cm im Durchmesser betragendes Feld blieb unbeschädigt und ermöglichte mir so, doch noch den Heimweg von ca. 25 km auf eigener Achse zu wagen.

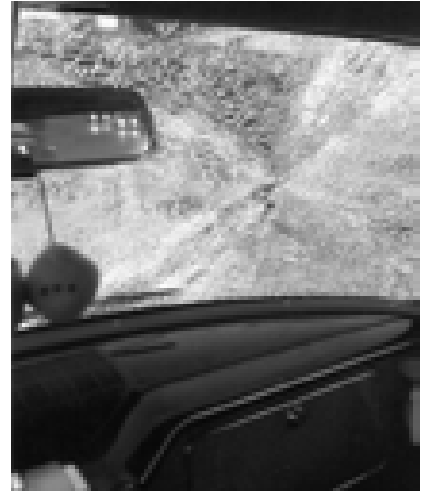
Mehr als 40-45 km/h waren nicht drin, da darüber die Scheibe beängstigend zu knistern begann und ins Fahrzeuginnere zu fallen drohte. Daheim angekommen, griff ich als erstes zum Telefon, um alle in meiner näheren Umgebung wohnenden Alt-Opel-Freunde zu bitten, mir doch bei der Suche nach einer Scheibe behilflich zu sein. Alle gaben sich große Mühe, dennoch blieb die Suche nach drei Wochen immer noch erfolglos. Einer meiner Freunde, Hans Silbernagel, brachte mich auf die Idee, doch mal bei unseren Schweizer Clubmitgliedern nachzufragen. Also rief ich Manfred Troendle an, der mir schon öfter perfekte und auch bezahlbare Teile für meinen Kapitän besorgen konnte!

Eine so schnelle und engagierte Hilfeleistung, wie ich sie von Manfred Troendle bekam, ist, glaube ich, beispiellos. Schon nach zwei Stunden kam der Rückruf, er hätte jemanden ausfindig gemacht, der eine Scheibe verkaufen würde. Mir fiel ein großer Stein vom Herzen, die Saison war gerettet!

Jetzt stellte sich nur noch die Frage, wie komme ich zu der Scheibe? Na ja, mal einen Ausflug in die schöne Schweiz zu machen wäre doch OK, dachte ich mir.



Das „Guckloch“ in der gesprungenen Scheibe und...



...die Beifahrerseite mit der Einschlagstelle und...

Als ich Manfred wieder anrufen wollte, um einen Abholtermin auszumachen, sagte er mir, er würde ende April zum Oldtimertreffen und Teilemarkt nach Mühlendorf kommen und könnte mir die Scheibe mitbringen. Besser geht es nicht!

Nach Mühlendorf fahre ich jedes Jahr, da es nur ca. 60 km von mir zuhause entfernt ist. Um dort auch standesgemäß zu erscheinen, bot sich mein Alt-Opel-Freund Pit an, mich mit seinem schönen Diplomat A V8 dorthin mit zu nehmen!

Wie waren noch keine halbe Stunde vor Ort, da meldete sich auch schon

Manfred Troendle per Handy. Die Übergabe der perfekt von Ihm verpackten Scheibe machte für mich den Tag zum ganz besonderen Highlight! An dieser Stelle nochmals vielen, vielen Dank an Manfred! Ach ja, zwei Wochen darauf war die Scheibe wieder drin, mit freundlicher Hilfe von Christian Eck, der vor kurzem seinen komplett und wunderschön restaurierten Kapitän '57 L fertig stellte. Danke nochmals an alle Beteiligten!

*Euer Peter Dreyer *1216*



...das Bild zum Happy End: der Kapitän '57, wieder mit freier Sicht von Bord

Nachruf Jerphaas Van Daalen



Wir trauern um Jerphaas van Daalen, genannt Juf. Unser langjähriger Alt-Opel und 4 PS-Freund ist nach einer schweren, unheilbaren Krankheit am 23. Juli im Alter von 66 Jahren von uns gegangen.

Juf, der sowohl privat als auch im Hobbybereich der Marke Opel verfallen war, stand immer mit Rat und Tat für jedermann zur Stelle. Vor etwa 25 Jahren kaufte er seinen ersten Opel-Oldtimer, einen P4. Wie so oft, sollte es nicht bei einem bleiben und, so kamen später noch hinzu: ein Super 6, ein 4/16 PS als viersitziges Cabrio 4/16 und ein Opel GT.

Vor ziemlich genau einem Jahr erfuhr er von seiner tödlichen Krankheit, die er mit noch so positiver Einstellung nicht bezwingen konnte.

Wir verlieren mit ihm einen sehr guten, hilfsbereiten Freund und überaus

einen wertvollen Menschen.

Sein Opel-Erbe werden seine Kinder Jan, Marinus und Erzsébet übernehmen und die Tradition der Oldtimerei in seinem Sinne fortführen.

Wir werden Juf bei unseren Treffen sehr vermissen.

*Im Namen der 4 PS-Typgruppe
Jean-Marc Bach *2544*

Erich Zahl ist nicht mehr unter uns



Liebe Alt-Opel Freunde,

am Sonntagnachmittag ist unser Alt-Opel Freund Erich Zahl in Pennigsehl im Alter von 81 Jahren verstorben. Seit den 1960er Jahren war Erich durch seine Augenkrankheit erblindet und auf die „Seh“-Hilfe von seiner Frau Jutta angewiesen. So waren sie immer unzertrennlich bei unseren Veranstaltungen anwesend und keine Minute in Gemeinschaft verging, wo uns Erich nicht aus seinen Erinnerungen erzählen konnte. Die „Badewanne“ von Ford oder der Rekord PII waren die letzten Neuwagen, an die sich Erich noch sehend erinnern konnte. Klar, dass in seiner Garage ein Opel Sechszylinder von 1936, ein gleichaltriger Olympia und ein Olympia '47

parkten. Diese Opel faszinierten ihn und gaben ihm so manche Aufgabe. Sie belebten seine Erinnerung, und er konnte sie wahrlich „im Schlaf“ pflegen und reparieren.

In letzter Zeit war es jedoch mit seiner Gesundheit nicht mehr so stabil, die Wagen brauchten auch keine große Inspektion mehr und so blieb er lieber in seinem Waldhaus und lauschte den Vögeln oder seiner Musik.

Jutta Zahl hat mich gebeten, euch von seinem Abschied zu informieren. Die Trauerfeier und Beisetzung der Urne war am Donnerstag, 22. Juli um 14 Uhr.

In Absprache mit seinem Sohn Gebhard darf erwähnt werden, dass sich die Familie im Laufe eines Jahres vom Olympia '36 CL und Olympia '47 trennen werden. Interessenten können sich gern an mich wenden. Ich leite es dann weiter, sobald ich von der Familie gebeten werde, zu helfen.

*Mit einem traurigen Gruß
Eckhart Bartels *100*

Nachruf auf Jochen Berger

Am 26.07. verstarb Jochen Berger nach langer Krankheit im Alter von 64 Jahren in der Uni-Klinik Mainz.

Bekannt wurde Berger einem breiteren Publikum 1974, als er gemeinsam mit Walter Röhrl auf einem Ascona A die Rallye-Europameisterschaft gewinnen konnte. Das Cockpit teilte er sich mit dem Regensburger in den Jahren 1972 bis 1976, anschließend übernahm Deutschlands erster professioneller Rallye-Beifahrer die Leitung der Opel-Motorsportabteilung. Berger war der Mann hinter Opels WM-Team, für das Walter Röhrl und Christian Geistdörfer auf dem Ascona 400 legendäre Siege für die Marke herausfuhren. Ab 1992 arbeitete er als Leiter Wettbewerbsanalysen für Opel, und noch im Ruhestand 2006 ließ er es sich als Markenbotschafter nicht nehmen, hin und wieder beherzt für Opel Gas zu geben. Nach ersten Rallyes auf NSU und Ford wurde der am 19. Juli 1946 im thüringischen Hilburchhausen geborene Berger 1972 Partner von Walter Röhrl.

Im Folgejahr nur knapp geschlagen, holten sie 1974 die Rallye-Europameisterschaft. Bezeichnend der letzte gemeinsame Einsatz des Teams: Bei der Rallye Monte Carlo 1976 gelang ihnen der vierte Platz – im Kadett, vor ihnen drei weit überlegene Lancia Stratos, hinter ihnen genügend Fahrer und Boliden der Weltelite.

Als Teamchef setzte er den Erfolgsweg fort und formte eine Equipe, die schließlich 1982 Walter Röhrl und Christian Geistdörfer 1982 auf Opel Ascona 400 den Sieg der Rallye-WM ermöglichen sollte. Im Ruhestand engagierte sich Jochen Berger im historischen Sport, siegte bei der Histo-Monte, ging aber auch bei Rundstreckenrennen an den Start und entwickelte obendrein ein Faible für alte Traktoren.

Jochen Berger hinterlässt seine Ehefrau und zwei Kinder aus erster Ehe.



Jochen Berger, wie ihn viele Weggefährten in Erinnerung behalten werden – mit aufmerksamem Blick und einem Lächeln



Jochen Berger und Walter Röhrl von vorn – ein Bild, das für viele Wettbewerber Seltenheitswert hatte, denn meist sahen sie den Ascona A von hinten

*Text: Stefan Heins *1662*

Fotos: Opel Classic Archiv der Adam Opel GmbH

ASCONA 16

Ascona ist eine politische Gemeinde und Kurort im Kreis Isolé, Bezirk Locarno des Kantons Tessin im italienischen Teil der Schweiz. Der Ort Ascona liegt am Nordufer des Lago Maggiore

Ascona 16 – ein Außenseiter tritt an

Als ich von der Redaktion gebeten wurde, im Zuverlässigen etwas über den Ascona A zu schreiben, hatte ich gerade die Arbeiten an einem Buch über dieses Opel-Mittelklassemodell abgeschlossen. Zwar steckt man als Typreferent eigentlich immer im Thema, doch in diesem Fall hatte ich die letzten 39 Geburtstage des Ascona A noch besonders lebhaft vor Augen. Deshalb sagte ich spontan zu und war zeitgleich dazu entschlossen, keine schnöde Modellhistorie herunter zu schreiben. Stattdessen pickte ich mir ein Thema heraus, bei dem mir die Recherche besonderen Spaß bereitet hatte. Ich konnte nämlich gleich mehrere Zeitzeugen befragen, die damals die Geburtsstunde des Opel Ascona miterleben konnten. Deshalb möchte ich den 40. Geburtstag zum Anlass nehmen, noch einmal live aus dem Kreißaal zu berichten. Während die Weltpresse sowie die Öffentlichkeit später und an anderen Orten mit großartig inszenierten Präsentationen über die neuen Opel-Modelle „Manta“ und „Ascona 16“

offiziell informiert wurden, hatten die deutschen Opel-Händler bereits am 7. und 9. September 1970 in der Mainzer Rheingoldhalle Gelegenheit, sich die neuen Modelle „Manta“ und „Ascona 16“ aus der Nähe anzusehen. Opel nutzte diese Händlertagung auch als Generalprobe für die bevorstehenden Presse-Präsentationen am 16. September 1970 (Manta) in Timmendorfer Strand sowie am 28. Oktober 1970 (Ascona) auf dem 52. int. Autosalon in Turin (Italien). So

wurden die Fahrzeuge in Mainz nicht nur live, sondern auch mittels einer neuen Großbild-Leinwand vorgestellt, deren Einsatz für die Opel-Presseabteilung ebenfalls ein Novum war. Und wer sich jetzt an die Quizshow „Der große Preis“ mit Wim Thelke erinnert, liegt goldrichtig. Denn genau diese neue Großbild-Leinwand kam auch in der beliebten Fernsehsendung zum Einsatz. Minutiös hatten die Opel-Leute die Präsentation geplant und waren nicht



Opel-Verkaufsdirektor E. Rohde erläuterte dem Publikum die Produkt-Philosophie des neuen „Ascona 16“



Nach der Vorstellung und noch vor dem Imbiss hatten die Gäste die Möglichkeit zur Kontaktaufnahme mit dem neuen Ascona A



Das Interesse der Händler galt vor allem dem Voyage-Modell, denn ein neuer Opel-Caravan kam bei den Kunden immer gut an



Der jüngste Redner (Bob Lutz, 2. v. r.) feierte in Mainz seine Premiere als neuer Opel-Verkaufsdirektor

verlegen darum, sofort nach Eintritt der fachkundigen Gäste nach deren Eindrücken zu fragen. Schließlich wollte man im Timmendorf und Turin keine Pannen erleben. Und um es vorweg zu nehmen: Die beiden Welt-Premieren liefen exakt nach Plan sowie mit den gewünschten Eindrücken bei den Gästen ab. Doch zurück nach Mainz. Ab 9.00 morgens

hatten die ersten Händler Zutritt zur Rheingoldhalle. Sie mussten an mit Leinentüchern verdeckten Fahrzeugen vorbei in die Halle gelangen, wo ihnen Hostessen ihre Plätze zuwiesen. Bis 11.00 Uhr füllte sich die Halle fast bis zum letzten Platz und die Show begann. Man hätte eine Stecknadel fallen hören können. Opel-Verkaufsdirektor E. Rohde

begrüßte die Gäste sehr herzlich, kam jedoch schon bald zur Sache. „Jung, sportlich, komfortabel, sicher, wirtschaftlich und leistungsstark – Eigenschaften, die die Manta- und Ascona-Modelle kennzeichnen. Eigenschaften, die Sie als Publikum – und letztlich auch ihre Kunden – einfach ansprechen müssen. Eigenschaften, mit denen wir den Mitbewerbern auf den Märkten zu schaffen machen werden. Wer die Mitbewerber sind, das stelle ich hier und heute noch einmal deutlich heraus. Es ist für Händler von Vorteil, das Angebot zu kennen und damit in der Lage zu sein, sich darauf einzustellen. Ob jetzt den bereits in dieser Klasse angetretenen Fabrikaten – VW, Ford, Simca, Peugeot, Audi oder Fiat – eine Konterchance bleibt, das wird die faire Auseinandersetzung zeigen. Manta, Ascona 16 und Ascona Voyage gehen auf alle Fälle als Favoriten in den hart umkämpften Markt.“ Dann wurde der Manta als erste Katze aus dem Sack gelassen. Dieses Mysterium beschäftigte Händler wie auch Kunden schon seit Juni des Jahres, ohne dass irgendjemand konkret wusste, wie das neue Opel-Modelle denn nun wirklich aussehen würden. Als zweiter Redner führte der Verkaufsdirektor Robert A. „Bob“ Lutz weiter aus: „Meine Damen und Herren, mit der neuen Manta-Formel haben Sie ab heute gleich mehrere Trümpfe in ihrer Hand: eine Sportlimousine mit europäischer Formgebung, großer Leistung, viel Komfort, moderner Technik und genügend Sicherheit.“ Dann wechselte das Bühnenbild und eine Ascona-Limousine sowie ein Voyage wurden vor die Multi-Funktionswand geschoben. Lutz setzte nach langem Applaus seine Rede fort: „Und diese Wagen, meine Damen und Herren, sind unser Außenseiter in Leistung und Komfort, der Familienwagen Ascona 16 sowie der Familien-Reisewagen Ascona Voyage. Diese Wagen dürften ganz nach ihrem Geschmack sein.“ Danach hatten die Händler Gelegenheit, die neuen Wagen näher in Augenschein zu nehmen. Hierfür wurden weitere Wagen in den Saal geschoben, damit jeder seine erste „Probefahrt“ unternehmen konnte. Im

Anschluss folgte ein Grußwort des Opel-Generaldirektors L.R. Mason sowie Referate der Verkaufsleiter K. Krödel und A. Löffler. In den Pausen zwischen Reden und Buffet wurden die Gäste von diversen Show-Darbietungen unterhalten. Die einhellige Meinung der Teilnehmer ließ dann auch hoffen: Ausgesprochen attraktiv, sehr schöne Wagen mit Zukunftweisender Technik, und die angebotenen Verkaufsförderungsmittel lassen uns positiv in die Zukunft blicken. Jetzt heißt es: verkaufen, oder... noch mehr verkaufen. Insgesamt war man nach diesen Tagen in Mainz davon überzeugt, dass man mit dem neuen Stil bei Opel und mit diesen marktgerechten Produkten hervorragend gerüstet in die siebziger Jahre geht. Zeitgleich fand für ausgewählte Pressevertreter eine weitere Präsentation auf dem Opel-Prüffeld in Dudenhofen statt. Dort konnten die Journalisten die ebenfalls neuen Manta-Modelle (allerdings nicht den Ascona A!) erstmals sehen und auch fahren. Ein geschickter Schachzug der Opel-Presseabteilung, denn dadurch wurde sichergestellt, dass möglichst kein Journalist die Premiere des Ascona 16 in der Mainzer Rheingoldhalle stören und kompromittierende Fotos schießen konnte. Doch den Fotografen der Pariser Zeitschrift „Paris Match“ gelang in Dudenhofen ein Foto, das ein Manta-Coupé mit Ascona-Front zeigte. Kaum eine Woche später wurde dieses Foto in der veröffentlicht, und darüber war man bei Opel nicht gerade erfreut. Knapp zwei Wochen nach der Händler-Präsentation in Mainz bekamen die Opel-Händler in Sachen Ascona 16 erneut Post aus Rüsselsheim: Dekorationsanweisungen für den Einführungstag am 20.11.1970. Opel überließ hierbei nichts dem Zufall. Alle Einzelheiten der geplanten Ascona-Präsentation waren minutiös und detailliert geplant. Während die Verkäufer Ende September ihre eigenen Veranstaltungen bei Opel besuchten, musste der Händler die Umsetzung der Präsentationsvorgaben in seinen Räumen planen und umsetzen. Zwar half die Verkaufsteilnahme hierbei den Händlern wo sie nur konnte, doch nicht jeder Händler



Dieses Bild eines Voyage in voller Fahrt ging auf der Händlerpräsentation weg wie warme Semmeln. Es zeigt ein Vorserienmodell (Blinker für Italien, Voyage-Schriftzug sitzt zu weit hinten und der Dachgepäckträger entspricht noch nicht der Serie). Bemerkenswerter war jedoch der Text auf der Rückseite des Fotos, der von Weitblick zeugte: Außerordentlich gut gelungen sind die Karosserielinien und Heckpartie des Voyage. Sie erinnern an französische Vorbilder. In der Geschichte der Formgestaltung bahnt sich hier eine Umwandlung vom Lieferwagen für den Handwerksmeister zum wesentlich eleganteren Großraum-Familienwagen an

**„Der neue Ascona 16:
Außenseiter in Leistung und Komfort.“**

So die Aufgabe, die unserer Entwicklungsgruppe gestellt war: Die neuen Wagen sollten sportliche Leistung mit dem Komfort und der Sicherheit einer Familien-Limousine von hoher Wirtschaftlichkeit verbinden. Sie sollten die Kraft robuster Motoren mit gediegener Eleganz in einer zeitlosen schönen Karosserie vereinen. Daneben mußten sie Platz und Ausstattungscomfort bieten. Das eingebaute Opel-Sicherheitspaket war selbstverständlich.

Hier ist der Wagen, der diese Ansprüche erfüllt.

Anfang September 1970 erfuhren die Opel-Händler auch, dass sie es mit einem Außenseiter zu tun bekommen würden. Mancher Händler beschwerte sich bei Opel über eine derart negative Reklame

verfügte über die idealen Räumlichkeiten zur Durchführung der geplanten Kampagne.

Neue Post erreichte die Opel-Händler bereits Ende September 1970. Neben nochmals dargestellten Dekorationsanweisungen galt es nun, die allseits beliebten Werbeartikel zu bestellen. Diese waren zwar recht günstig kalkuliert, doch selbst die niedrigen Preise hielten viele Händler von größeren Bestellungen ab. Denn die nur knapp zwei Monate zurück liegende und gleichfalls aufwändig gestaltete Einführung des Manta,

hatte den Opel-Händlern schon viel Geld abverlangt. Entsprechend zurückhaltend trudelten die Bestellungen in der Zentrale in Rüsselsheim ein. Opel reagierte auf diese Zurückhaltung prompt und gab ab Mitte Oktober einige Werbe- und Streuartikel zu Sonderkonditionen oder gar kostenlos ab. Zusätzlich verschickte Opel Anfang Oktober Vorlagen für Anzeigen in Tageszeitungen und Dias für die damals sehr populäre Kinowerbung. Während die Vorbereitungen zur Einführung auf Hochtouren liefen,



Beispiele für die Präsentation der neuen Modelle sollten die Händler dazu anregen, eigene Fantasien und Vorstellungen für eine gelungene Einführung zu entwickeln



Das entsprechende Dekorationsmaterial wurde den Händler zum Teil sogar kostenlos zur Verfügung gestellt. Über die Platzierung gab es präzise Anweisungen



Viertürige Luxus-Limousine mit SR-Ausstattung im Juni 1972. Das Vinyl-dach ist Sonderausstattung

nahm sich Opel der Kritik der Händler zum Thema „Außenseiter“ an. Wie die nachstehenden Anzeigenmotive für die Tagespresse aus dem November und Dezember 1970 belegen, stellte Opel von nun an den Slogan „Die neue Ascona-Klasse“ dem Titel „Außenseiter“ zuerst beiseite und anschließend voran. Auch die Dekorationsanweisungen wurden entsprechend geändert. Damit

konnten beide Seiten gut leben und der Spannung der Erwartung konnten diese Grabenkämpfe ohnehin nichts anhaben. Doch damals konnte kaum jemand den wahren Grund für diese markigen Werbesprüche erahnen. Galt es doch geschickt davon abzulenken, dass der neue Ascona 16 in Grunde genommen nur ein vorgezogener Kadett-Nachfolger war. Nachdem der Einführungsrummel vorbei war und die ersten 3.700 Wagen noch 1970 in Deutschland neu zugelassen werden konnten, gab es in erstes Resümee der Ascona-Einführung auf einer Händlertagung im Februar 1971. Demnach war zu vernehmen, dass die in der Print-Werbung besonders herausgestellte Sportlichkeit des Ascona 16 von den meisten Kunden als Kaufargument ignoriert wurde. Opel hielt trotzdem an diesem Werbe-Image für den Ascona in den nächsten Jahren fest. Nicht ohne Hintergedanken. Die Händler monierten ferner, dass der Ascona 16 zwar ein modernes Produkt, jedoch in der Basis und im Vergleich zur Konkurrenz zu sparsam ausgestattet sei. Ausblickend wurde ihnen dazu von Opel mitgeteilt, dass man frühestens Ende 1971 die Grundausstattung aufwerten könne. Denn vorab wollte man die Einführung des 1900er Motors mit 90 PS im Frühjahr 1971 abwarten. Denn den Mangel an Leistung hatten viele Händler, Verkäufer, Kunden sowie auch Motorsportler schon vorgebracht. Übrigens änderte Opel mit dem Einsatz des 1,9 Liter S-Motors die Bezeichnung „Ascona 16“ in Ascona A.

Modellhistorie Ascona A, 1970 bis 1975

Im **November 1970** wird der „Ascona 16“ als Limousine (2- und 4-türig) in Standard-, Luxus-Ausstattung sowie als 3-türiger Caravan „Voyage“ zunächst nur mit 1,6 Liter N- und S-Motoren ausgeliefert. Eine SR-Ausstattung gibt es optional für alle Modelle. **Januar 1971:** Luftfiltergehäuse 16S/19S geändert. **März 1971:** Sperrdifferential und 1,9 Liter S-Motoren lieferbar. **April 1971:** Ziergitter in C-Säule komplett schwarz. **Juli 1971:** 1,2 Liter S-Motor nur für

Export lieferbar. **August 1971:** Kühlergrill und Lampenringe schwarz abgesetzt. **Januar 1972:** Kunstlederpolster generell nur noch gegen Aufpreis lieferbar. **März 1972:** Einführung 1,2 Liter S-Motor (nur für Limousinen). **April 1972:** Scheibenwischerarme schwarz lackiert, neue Vierspeichen-Sportfelgen (4 Langlöcher) serienmäßig für optionales SR-Paket. **Mai 1972:** Gürtelreifen für alle Modelle. Sondermodell „Holiday“ und „Holiday Automatic“ lieferbar. **August 1972:** Entfall Sperrdifferential für 1,6 Liter N-Motor. Entfall optionales Holz-Karosseriedekor bei „Voyage“.

September 1972: Neue Scheiben Wisch/Wasch-Anlage. Heizbare Heckscheibe bei Luxus und „Voyage“ serienmäßig. **Oktober 1972:** Holzdekor- Instrumentenabdeckung bei Luxus serienmäßig. **November 1972:** Stoßstangenhörner generell nur noch aus Gummi. **Februar 1973:** Stärkere Lichtmaschinen, neue Ziergitter in C-Säulen und abblendbare Innenspiegel für alle Modelle. Sperrdifferential nur noch mit 16S- und 19S-Motoren lieferbar. **April 1973:** Kopfstützen vorne serienmäßig. **Juni 1973:** Eckige Außenspiegel, 3-Punkt-Statikgurte vorn und neue Sitze für alle Modelle. **August 1973:** Scheibenwischerschalter als Kombihebel, neue Mittelkonsole, Armaturenbrett mit zusätzlicher Belüftung, zusätzlich Scheibenwaschdüse, neue (Signal-) Farben und Polster und neuer Kunststoffgrill in schwarz mit Chromrahmen für alle Modelle. Vier neue Signal-Außenfarben und geänderte Polsterungen. **Oktober 1973:** Sondermodell „Plus“ lieferbar. **Januar 1974:** Alle Modelle jetzt mit Stahl-Sportfelgen (8-Löcher).

März 1974: „Voyage“ jetzt auch als



Dieser Voyage mit SR-Ausstattung präsentiert sich im Herbst 1971 im Innenhof des Opel Designzentrums in Rüsselsheim



Zweitürige Luxus-Limousine im April 1974. Sportfelgen, Radio, Parkleuchten und Nebelscheinwerfer sind Sonderausstattung

„CarAVan“ (Standardmodell) lieferbar. PVC-Seitenschutzleisten optional lieferbar. **April 1974:** Sondermodell „Ferien-Ascona“ lieferbar. **Juni 1974:** Elektrische Scheibenwaschanlage serienmäßig. **September 1974:** Limousine SR mit 45 Amp. Lichtmaschine. **Oktober 1974:** Sondermodell „Hit“ lieferbar. **November 1974:** Recaro-Sportsitze vorne optional lieferbar. **Januar 1975:** Bis auf 12 S werden alle Motoren in der Leistung reduziert. Sondermodell „Swinger“



Zweitürige Standard-Limousine im Sommer 1974. Das Radio ist Sonderausstattung

Motorenprogramm Ascona A, 1970 bis 1975

Motor/Typ	Bohrung x Hub in mm	Hubraum in cm ³	Zylinderzahl Bauart	Ventilsteuerung	Ventilantrieb	Leistung kW/PS	Drehmoment Nm/min -1	Gemisch-aufbereitung	Zündung	Bordspannung	Einsatzzeitraum
1,2 S	79 x 61	1.196	4 / Reihe	o.h.v.	Kette	44/60	90/3.000	Vergaser	Batterie	12 V / 36 Ah	1972 – 1975
1,6 N	85 x 69,8	1.584	4 / Reihe	c.i.h.	Kette	50/68	110/3.400	Vergaser	Batterie	12 V / 44 Ah	1970 - 1974
1,6 N	85 x 69,8	1.584	4 / Reihe	c.i.h.	Kette	44/60	105/3.200	Vergaser	Batterie	12 V / 44 Ah	1975
1,6 S	85 x 69,8	1.584	4 / Reihe	c.i.h.	Kette	59/80	120/3.800	Vergaser	Batterie	12 V / 44 Ah	1970 - 1974
1,6 S	85 x 69,8	1.584	4 / Reihe	c.i.h.	Kette	55/75	117/3.800	Vergaser	Batterie	12 V / 44 Ah	1975
1,9 S	93 x 69,8	1.897	4 / Reihe	c.i.h.	Kette	66/90	149/2.800	Vergaser	Batterie	12 V / 44 Ah	1970 - 1974
1,9 S	93 x 69,8	1.897	4 / Reihe	c.i.h.	Kette	65/88	145/3.600	Vergaser	Batterie	12 V / 44 Ah	1975



Erst im März 1974 und damit viel zu spät kam der CarAVan in der preiswerten Standard-Ausstattung

lieferbar. **März 1975:** Alle Modelle mit großen Scheibenbremsen vorne. Elektrische Wisch/Waschanlage an Blinkerhebel und Stahlgürtelreifen serienmäßig. Sondermodell „Swinger“ lieferbar. **Mai 1975:** Sondermodell „Sommer Bazar 75“ lieferbar. **Juni 1975:** Heizbare Heckscheibe und 45 Amp. Lichtmaschine serienmäßig. Vier neue Pastell-Außenfarben und Zenith-Vergaser für 16S- und 19S-Motoren. **Produktionseinstellung** nach 691.438 Exemplaren am **9. Juli 1975.**

Technische Daten Ascona-A, 1970 bis 1975 (alle Angaben modellübergreifend)

Karosserie/Fahrwerk

Aufbau

2- und 4-türige Stufenheck-Limousine, 3-türiger Kombi

Konstruktion

Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie mit 5 Plätzen

Länge/Breite/Höhe

4.124 x 1.630 x 1.385 mm (Ascona)
4.180 x 1.630 x 1.385 mm (Ascona L)

4.180 x 1.630 x 1.400 mm (Kombi)

Radstand

2.430 mm

Spurweite vorn/hinten

1.329 / 1.320 mm

Vorderradaufhängung

Einzelradaufhängung mit Doppel-Querlenkern, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

Hinterradaufhängung

Deichsel-Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

Räder

Stahlscheibenräder 5 J x 13 und 5,5 J x 13 (ab 6/74: 6 J x 13 optional)

Reifen

155-13/4 PR, 165 S 13/4 PR, 165 S 13, 165 H 13/6 PR, 165 H 13 185/70 SR 13 (optional)

Kraftübertragung

Radantrieb/Bauart

Heckantrieb, Mittel-Differential angetrieben durch einteilige Rohrwelle

Getriebe/Bauart/Gänge

Viergang-Getriebe, synchronisiert (Mittelschaltung)
Dreigang-Automatikgetriebe ab 16S-Motor optional verfügbar
Füfngang-Getriebe, synchronisiert (Mittelschaltung, optional für Limousine, Händlerreinbau)

Lenkung/Bremsen

Lenkung

Zahnstangenlenkung (Sicherheits-Lenkung)

Fußbremse

Zweikreis-Hydraulik-Vierradbremse

mit Bremshilfe und Bremskraftregler für Hinterradbremskreis

Vorderradbremse

Festsattel-Scheibenbremsen d = 238 mm (ab 3/75: d = 246 mm)

Hinterrad-/Handbremse

Trommelbremsen/Seilzug auf die Hinterräder

Gewichte/Fahrleistungen

Leergewicht

870 bis 965 kg (2-türig)

890 bis 985 kg (4-türig)

1.000 bis 1.005 (Kombi)

Zul. Gesamtgewicht

1.270 bis 1.365 kg (Limousinen)

1.505 bis 1.530 kg (Kombi)

Tankinhalt

45 Liter im Heck

Verbrauch/100 km

9,5 bis 13,5 Liter

Höchstgeschwindigkeit

137 bis 160 km/h (Limousinen)

145 bis 160 km/h (Kombi)

Ausstattungen und Preise

Serienmodelle:

Standard, Luxus, SR-Paket, Voyage, CarAVan

Sondermodelle:

Holiday, Plus, Ferien-Ascona, Hit, Swinger, Sommer Bazar 75

Preise ab Werk in DM

1970: 7.345.- bis 8.871.-

1971: 7.645.- bis 9.138.-

1972: 7.548.- bis 9.450.-

1973: 8.109.- bis 10.250.-

1974: 9.043.- bis 11.401.-

1975: 9.725.- bis 12.262.-

*Rainer Manthey *737*

Opel CD – restauriert!

Nach dem Diplomat A Coupé war mit einem neuen Zweitürer auf der Basis der nachfolgenden Generation der großen Opel-Limousinen durchaus zu rechnen. Was Opel aber anlässlich der IAA 1969 präsentierte, verschlug Fachwelt und Besuchern gleichermaßen die Sprache: Der futuristische CD stahl selbst dem Mercedes C111 die Schau. Der Presstext enthielt sich gewagter Prognosen und löste womöglich gerade dadurch Spekulationen aus:

„Gegenwärtig besteht nicht die Absicht, den CD in Produktion zu nehmen. Dies ist mehr ein Versuch, die Entwicklung der siebziger Jahre vorwegzunehmen und anzudeuten, auf welcher Stilebene Opel seine Modelle in der Zukunft anzusiedeln gedenkt. Als solcher Zukunftswagen stellt der Opel CD ein Stück meisterlicher Automobil-Architektur auf der Basis erprobter Serientechnik dar.“ Vier Jahrzehnte später hat Opel Classic nicht nur die Studie restauriert, sondern auch den fahrfähigen „Bock“, dessen Rohrrahmen den Blick auf die spektakuläre Technik freigibt. Beide wurden erstmals bei den Bensberg Classics am 11./ 12. September gezeigt – und sorgten wie gewohnt für riesiges Aufsehen! Über den CD haben wir in dZ 199 im Rahmen unserer Serie über Bitter kurz berichtet. Hier nun die ausführliche Hintergrundgeschichte aus der Feder von Joachim Stange.



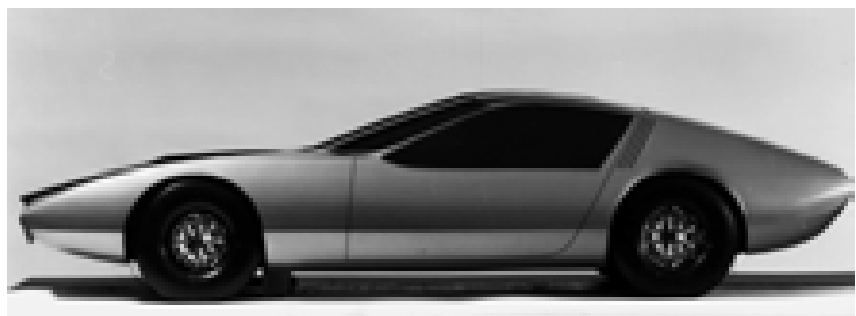
Eine der Zeichnungen, aus denen die 1:5-Modelle entstehen

Coupè Diplomat

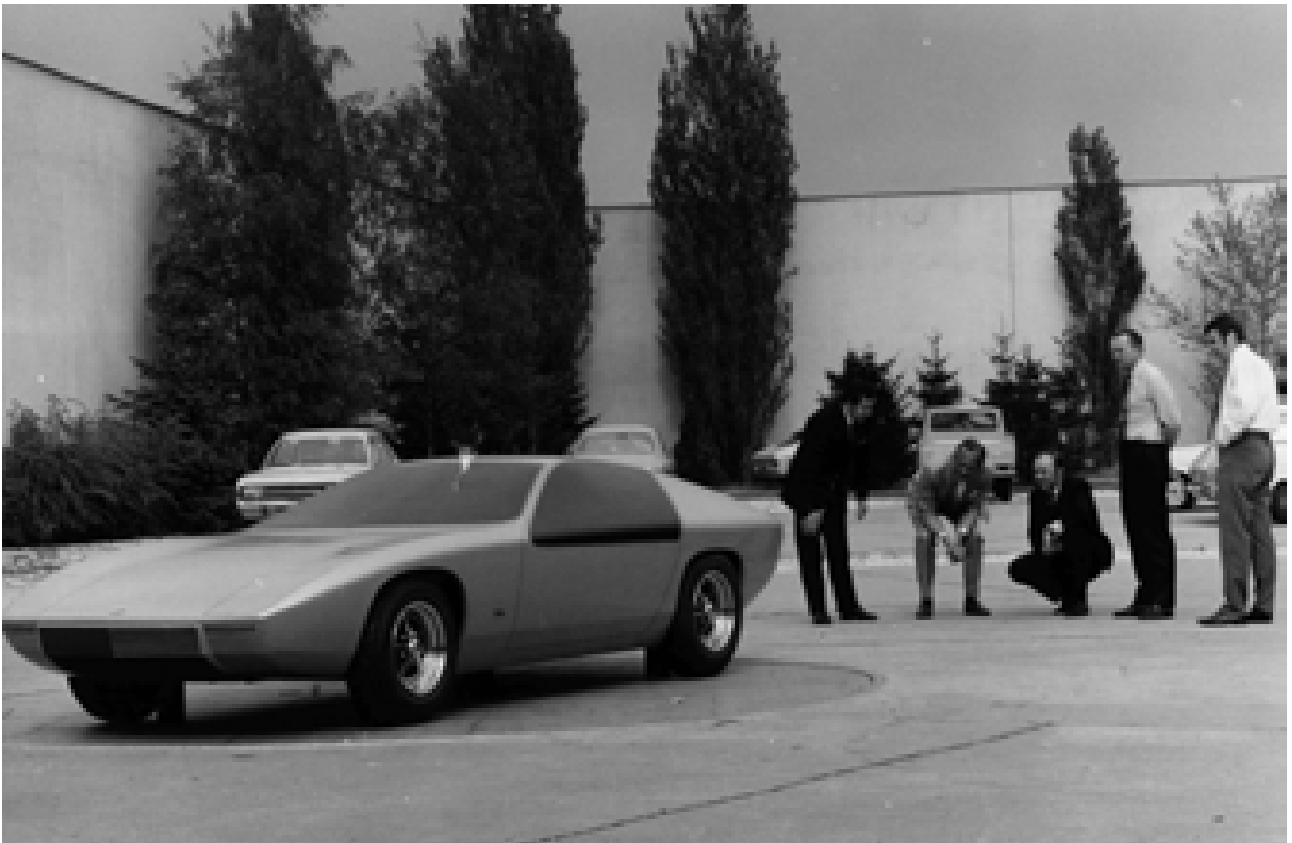
Im September 1969 stellt Opel eine Aufsehen erregende Stylingstudie mit dem Namen Opel CD vor. Obwohl es sich um eine nicht fahrbereite Studie handelt, stiehlt diese dem wankelgetriebenen Sportwagen C111, den Mercedes als absoluten Mittelpunkt der 44. IAA präsentieren wollte, die Schau. Mit seiner überdimensionalen Motorhaube, der an ein Flugzeug-Cockpit erinnernden Armaturentafel, der futuristisch anmutenden Windschutzscheibe, die mitsamt den Türen als Glaskuppel beim Öffnen nach oben schwingt. Mit dem CD demonstriert die Styling-Abteilung von Opel ihre Kompetenz und Können. Neben dem Opel CD hat auch der Aero GT, die offene Version des Opel GT, auf der IAA Premiere. Geleitet wird die Designabteilung von Charles Morell Jordan, besser bekannt als „Chuck“ Jordan, der später Vice-Präsident von GM wird. Die Designabteilung ist sehr amerikanisch geprägt, was hauptsächlich auf den Vorgänger, Clare MacKichan, zurückzuführen ist. Unter Hrn. MacKichan wird die Design-Abteilung bei Opel aufgebaut. Das Design von



Der CD bei der Beurteilung am 10. Mai. Links steht Erhard Schnell, rechts Chuck Jordan.



Eines der vier 1:5-Modelle wie sie im März 1969 entstehen



Auch diese prüfenden Blicke werden am 10. Mai festgehalten.



Der CD entsteht aus Fiberglas und wird kurz vor der IAA fertig

Opel muss unter seiner Leitung amerikanische Stilelemente enthalten. Speziell in der Oberklasse wirkt dies in Europa nicht seriös genug. Chuck Jordan hat die Styling-Abteilung aufgewertet. Er hat bereits nach ein paar Wochen gemerkt, dass der Stil europäischer, mit italienischem Tendenz, sein muss, um in Europa erfolgreich zu sein. Dies zeigen deutlich die unter der Leitung von

Chuck Jordan entworfenen Wagen, die Anfang der Siebziger auf den Markt kommen.

Der CD ist eine Eigeninitiative von Chuck Jordan, der damals privat einen Ferrari 250 GT Lusso fährt. Die Arbeiten beginnen Anfang 1969. Da der Präsentationstermin bereits feststeht, drängt die Zeit. Dies hat laut Erhard Schnell den Vorteil gehabt, dass den Designern weniger

von anderer Seite hineingeredet werden konnte.

Das Design des CD, das von Chuck Jordan stammt, wird von seinen Mitarbeitern, darunter einige Japaner, umgesetzt. Das zu seiner Zeit in Europa einzigartige Design-Team erschafft einen absoluten Traumwagen, der mit hochkarätigen italienischen Sportwagen verglichen wird. Als Fahrwerk dient ein verkürztes Diplomat-Fahrwerk, als Antrieb ist der V8-Motor des Diplomat vorgesehen. Die Karosserie gerät mit einer Höhe vom 1,11 m sehr flach. Der CD ist nicht als verkappter Rennwagen entworfen, sondern als Grand Turismo, als schneller Reisesportwagen. So geht es in ihm geräumig und komfortabel zu. Das markante Kennzeichen ist die rundum gewölbte Frontscheibe ohne Dachpfosten. Diese wird zum Einsteigen samt der Dachpartie und den Türausschnitten durch eine Hydraulik nach vorn geschwenkt. Dabei klappt auch die Lenksäule samt Lenkrad nach oben. „Im Opel CD kann daher auch eine Dame im Abendkleid lässig und mit Anmut einsteigen“ schreibt Opel in

der Presse-Mitteilung.

Die ersten Zeichnungen für den Opel CD (Coupé Diplomat) sind Ende Februar 1969 fertig. Das Projekt wird an das „Advanced Studio“ übergeben, eines der vier Studios im Opel Design. Dieses Studio steht unter der Leitung von Erhard Schnell. Ziel ist es, einen Zweisitzer mit klaren, typisch italienischen Linien in bester europäischer Tradition zu entwerfen. Dies ist für die Opel-Designer eine blendende Gelegenheit, ihre Vorstellungen zu verwirklichen und ihr Können zu zeigen. Designelemente für künftige Opel-Produkte und die Reaktion des Publikums darauf können dadurch auch getestet werden.

Als erstes werden die Abmessungen und Grundelemente der besten europäischen zweisitzigen Sportwagen analysiert. Danach werden die Designziele definiert. Das Fahrzeug soll möglichst niedrig und breit sein. Da die hintere Sitzbank entfallen kann, wird der Radstand um 30,5 cm auf 254 cm verkürzt. Der Kofferraumboden wird ebenfalls um 30,5 cm verkürzt. Auf einem entsprechend verkürzten Fahrgestell des Diplomat wird der Innenraum entwickelt. Die Designer beginnen die Design-Idee klar vor Augen mit der Entwicklung der Außenform. Die Form soll klar den Charakter ausdrücken: klar, ruhig und würdevoll. Die ersten Zeichnungen gehen bereits in die richtige Richtung. Daraus entstehen vier verschiedene 1:5-Modelle. Daraufhin wird eine Zeichnung in natürlicher Größe angefertigt, die die besten Ideen der vier Modelle vereint. Bereits am 30. April 1969 wird ein Tonmodell in den von außen nicht einsehbaren Innenhof geschoben, um Form und Proportionen genau in Augenschein nehmen zu können. Es ist noch nicht perfekt. Viele Veränderungen müssen noch vorgenommen werden, aber die Richtung stimmt. Die zweite Beurteilung des jetzt modifizierten Modells findet am 10. Mai statt.

Im Advanced Studio erkennt man schnell, dass die Art der Türen, oder besser gesagt wie man in das Auto gelangt, die Form beeinflusst. Eingehende Studien der verschiedensten



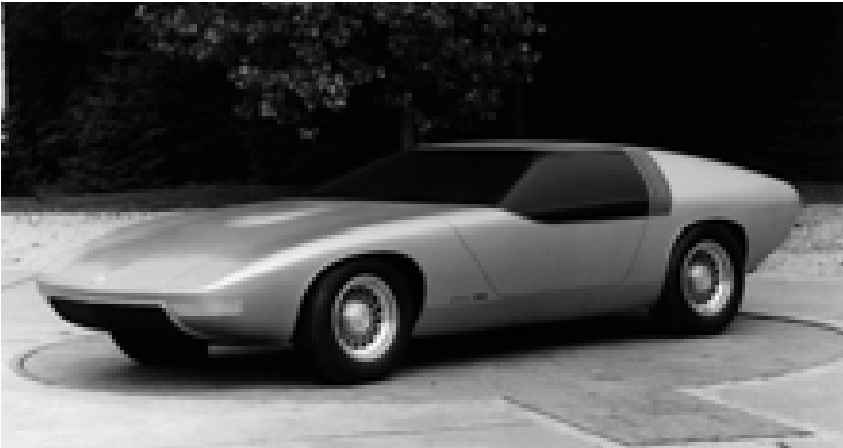
Chuck Jordan nimmt Sitzprobe im „Bock“



Im Inneren des Opel CD geht es wahrhaft luxuriös zu



Eine tiefe Sitzposition wie in einem reinrassigen Sportwagen



Klassisch, zeitlos elegant



Gut gebaut mit tollem Fahrgestell



Eine bessere Heckansicht können auch Bertone und Pininfarina nicht gestalten

Arten, in das Auto zu gelangen und wieder auszusteigen, werden durchgeführt. Flügeltüren sind bereits erfunden, also muss etwas neues, spektakuläres her. Der vordere Teil des Daches, Windschutzscheibe und Türen schwenken als Kuppel nach vorn. Dies ist die bequemste Art, in ein niedriges geschlossenes Auto einzusteigen, ohne sich wie ein „Schlangemensch“ einzufädeln. Zwischen dem 14. und dem 21. Mai wird dies am Modell in natürlicher Größe ausprobiert. Die Plexiglashaube ist an zwei Scharnieren befestigt und hydraulisch unterstützt. Da die A-Säulen fehlen, bilden Windschutzscheibe und Seitenscheiben eine Einheit. Da für den CD eine Klimaanlage vorgesehen ist, kann man auf versenkbare Seitenscheiben verzichten, zumindest bei einer Stilstudie. Für ein Serienfahrzeug ist diese Art, das Auto zum Ein- und Aussteigen zu öffnen, ungeeignet, bei einem Showfahrzeug jedoch ein geeigneter Hingucker.

Da die Seitenfenster nicht geöffnet werden können, lässt die Gürtellinie stark absinken. Die Idee, dass die „Bone Line“ durch das Seitenfenster geht, entsteht beim Modellieren. Auf Grund der stark abfallenden Front wird ein neuer flacher Kühler mit zwei elektrischen Lüftern benötigt. Der Bug des CD ist möglichst knapp über dem Boden, um den Auftrieb bei hohen Geschwindigkeiten so gering wie möglich zu halten. Die Lamellen des Kühlergrills werden über ein Thermostat geregelt. Dies verbessert die Aerodynamik und lässt die Front glatter erscheinen, zumindest, so lange die Lamellen geschlossen sind. Das sehr flach stehende Rückfenster ist gleichzeitig die Öffnung für den Kofferraum. Der Windkanaltest an einem 1:5-Modell im Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen der Stuttgarter Polytechnic ergibt einen cW-Wert von 0,362. Die Auftriebskräfte an Front und Heck sind gering. Die Scheinwerfer sind fest eingebaut, jedoch bei Tagfahrt durch Schwenklappen verdeckt. In den vorderen Blinkleuchten befinden sich zusätzliche Kurvenscheinwerfer, die aktiviert werden, wenn der Blinker eingeschaltet wird,

Die Sitze sind fest montiert. Der Fahrer kann Pedale, Lenkrad und den auf der Lenksäule angebrachten Instrumententräger an sich heranziehen und beliebig arretieren.

Am 6. Juli wird das Tonmodell mit zu öffnender Kuppel betrachtet, um letzte Kleinigkeiten zu ändern. Zwischen dem 8. und 10. Juli wird das Tonmodell endgültig bewilligt. Danach wird ein Gipsabdruck genommen, und das Modell aus Fiberglas wird in Angriff genommen. Es ist am 25. August fertig. Es sind nur etwas mehr als zwei Wochen bis zum Start der IAA. Zur gleichen Zeit ist auch das Innenraumdesign fertig.

Neben dem Fiberglasmodell, in das kein Motor eingebaut wird, gibt es noch den „Bock“, intern „Prellbock“ genannt. Dieser über und über verglaste Käfigwagen, der dem Betrachter wie kein anderes Auto sein Innenleben präsentiert, hat einen 5,4-Liter Motor eingebaut und ist somit fahrbereit.

Auf der IAA sorgt der CD für Furore. Auch der Bundeskanzler Kurt-Georg Kiesinger nimmt darin Platz und ist begeistert.

Es taucht immer wieder das Gerücht auf, dass dieser Opel CD oft auf dem Weg zwischen Chuck Jordans Wohnsitz in Falkenstein im Taunus und Rüsselsheim gesehen wurde. In Wirklichkeit kann es sich nur um den silbernen Prototypen von Pietro Frua, in dem die Optik des Opel CD in ein für die Serie mögliches Design übertragen wurde, handeln. (Anm. d. Red.: S. dazu auch die Titelgeschichte in dZ 199.)

Der Frua Prototyp ist heute im Besitz eines Sammlers im Frankfurter Raum. Die beiden Opel CD, das Fiberglasmodell und der „Bock“ sind im Besitz der Adam Opel GmbH.

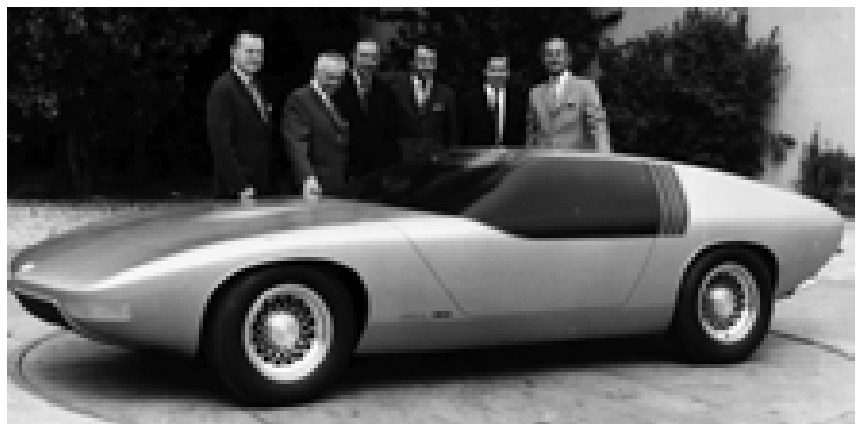
Joachim Stange *1795



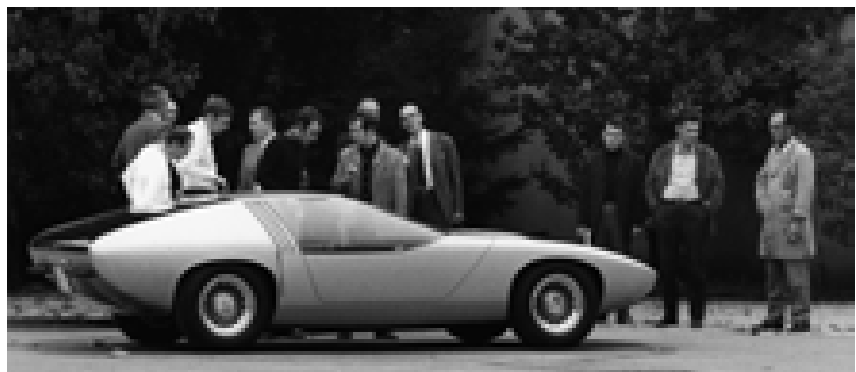
Der silbergraue CD mitsamt dem fahrbereiten „Bock“



Chuck Jordan kann man den Stolz sichtlich ansehen



Chuck Jordan mit seinem Assistenten Karl Mäger (2.v.l.)



Der vierte von links (mit weißem Hemd) ist Herbert Killmer, der Leiter des Kapitän-Studios



Die Frau von Herbert Killmer als Fotomodell neben dem CD

Die Geschichte von Autos auf dem Autofriedhof



Flug-Kapitän – einer von zwei Kapitän P 2.5 bei der Verladung

Haben Autos eine Seele? Ich fuhr damals in den fünfziger Jahren als Vier- oder Fünfjähriger mit meinem Vater öfter nach Münster. Er holte dort bei dem Opel-Großhändler Kiffe Ersatzteile für die Opelwagen seiner Kunden in Vreden. Das war für mich als kleiner Bub alles sehr aufregend und interessant. Manchmal holten wir auch einen nagelneuen Opel Rekord, Olympia oder Kapitän ab.

Schon damals aber war für mich etwas noch interessanter als diese Geschäftigkeiten meines Vaters bei Kiffe.

Am Ortseingang von Münster befand sich stadteinwärts rechts zwischen der Weseierstraße und der Bahntrasse ein riesiger Autofriedhof. Allein vor dem Wort "Autofriedhof" hatte ich großen Respekt. Karl Molz war der Chef und Besitzer. Mein Vater kannte ihn gut. Onkel Karl war für mich ein netter alter Mann, so alt wie ich heute – er war etwas grob und groß, aber herzlich. Manchmal hatte er auch ein Bonbon für mich, welches er aus seiner öligen Manchesterhose hervor-

holte und sagte: „Da Jung, das ist für dich!“

Dieser Autofriedhof war jedoch für mich das Größte. Da waren die verunglückten Autos, meist VW, Opel, Mercedes und Ford, manchmal Borgward, Fiat und Lloyd. Da waren auch die Autos, die einfach aufgehört hatten zuzufunktionieren. Alle diese Autos hatten etwas gemeinsam. Sie hatten Geschichte und erzählten mir Geschichten. Ich glaube, schon damals ist meine Liebe für das Automobil geweckt worden. Ich war jedenfalls in der Lage, diesen Autos zuzuhören. Es waren sicher auch Träume dabei.

In den 55 Jahren danach habe ich so richtig nicht mehr von Autos loslassen können. Die heute um mich vereinte Schar von alten Opel ist wohl ein klares Bekenntnis für die Autos meiner Kindheit. Das Hauptaugenmerk galt allerdings schon immer den kaputten und altersschwachen Autos. Ich hatte immer den Eindruck, die brauchen mich. Nichts soziales, nur so wegen der Erhaltung von Kulturgut. Vielleicht war es auch eine

ökologische oder wirtschaftliche Vorahnung.

Als ich nun im letzten Sommer den Autofriedhof von Herrn Messerli in der Schweiz betrat, war ich mit einem Schlag in meine Kindheit versetzt. Da waren sie wieder, die Geschichten die mich damals umgaben. Die bösen bei den Unfallwagen und die guten Geschichten bei den Wagen, die altersschwach geworden waren; jedes Auto umgarnte mich auf seine Weise mit seinem Autoleben. Und nun waren sie alle tot. Zumindest lagen sie viele Jahrzehnte auf dem Autofriedhof

So, jetzt möchte ich aber die Geschichte von Franz Messerli erzählen. Seit 1933 hatten die Messerlis in Kaufdorf im Gürbetal zwischen Bern und Thuner See zunächst eine Annahmestelle für alte Fahrräder, Maschinen etc. Also alles was aus Metall und Eisen und billig zu haben war. Die Menschen der Region konnten ihr "Zeugs" hier abgeben.

Das Gürbetal liegt etwa zwanzig Kilometer südlich von Bern. Und wie das bei Tälern so ist: Sie sind meist von Bergen eingezähnt und in der Mitte fließt ein Bach. So auch in Kaufdorf. Nur hier gibt es da noch daneben den Autofriedhof der Familie Messerli.

Großvater Messerli hatte ein blendendes Geschäft. In den Fünfzigern entwickelte er den Betrieb zu einem Autofriedhof. Die damaligen Autos hielten nur acht, vielleicht zehn Jahre. Dann wurden sie verschrottet, also zum Messerli gebracht. Der alte Herr Messerli hatte jedoch eine Schwäche; er konnte nicht gut verwerten, er wollte lieber alles behalten. Ich



Dornröschenschlaf – wie viele Jahre mag der Kapitän '54 hier gestanden haben?



Ast-Werk – ein Kapitän '57 ruht unter herabgestürzten Zweigen



Versunken – ein Rad, das sich für Dekaden nicht gedreht hat

verstehe das gut. Und so entwickelte sich bis in die siebziger Jahre ein gigantischer Autofriedhof mit mehr als 1.500 alten und verunfallten Autos der Vorkriegs- und der Nachkriegszeit auf der grünen Wiese.

Sein Sohn Franz übernahm den Betrieb vom Vater in der Mitte der siebziger Jahre. Er hatte die visionäre Idee, den Autofriedhof zu einem Kulturdenkmal werden zu lassen. Er erhielt zum damaligen Zeitpunkt sogar noch die Genehmigung Stahlhallen zu diesem Zweck zu errichten und die Wiesenfläche auf dem die Autos standen im Grundbuch umzuwidmen in die Nutzung "Autofriedhof".

Es müssen wohl auch für ihn wieder die Geschichten der Autos gewesen sein. Franz Messerli überließ die Autos der Natur. Er zäunte die gesamte Fläche ein, pflanzte dicht an dicht einen Außenring mit Pappeln, und die Natur pflanzte, wie sie es immer tut, wenn sie sich selbst überlassen bleibt, Birken, Eschen und mancherlei anderes Gewächs. Diese wilden Bäume vertrugen sich sehr gut mit den Autos, ja sie vereinten sich sogar mit ihnen, indem sie etwa ihren Wachstumsweg durch natürliche oder weg gerostete Karosserieöffnungen nahmen. Moose und Farne belegten die Autos wie mit einem Teppich von feinsten Qualität.

Franz Messerli hatte so viel Freude an dieser tollen Welt, dass er sich direkt neben dem Autofriedhof schließlich sein eigenes Wohnhaus baute und sozusagen seine eigene automobile Gartenlandschaft als Wandelgarten nutzte. Hier hatte er hunderte von Geschichten direkt in seinem Garten. Aus meiner Sicht muss er dort eine schöne Zeit verbracht haben. Ich glaube, dass auch Franz Messerli den Geschichten seiner Autos zuhören



Startklar – 16 alte Opel fertig zum Aufladen

konnte und kann.

Doch diese Idylle gefiel einigen Neidern oder auch Umweltschützern überhaupt nicht.

Befürworter und Gegner des Autofriedhofs, der zwischenzeitlich sozusagen ein technisches Kulturdenkmal geworden war, boten sich erbitterten Schlagabtausch in allen Medien.

Politik und Parteien der Schweiz gaben Statements in die eine und die andere Richtung ab. Es gründeten sich Kulturvereine für den Autofriedhof und Bürgerinitiativen von Umweltschützern dagegen.

Messerli nutzte die Situation und öffnete den Autofriedhof gegen ein Eintrittsgeld von 20,- Schweizer Franken zum Museumsrundgang. Besonderheit: Fotografieren und Filmen erlaubt.

Die Werbung dafür machten all die Gegner und Befürworter kostenlos und unschlagbar gut in Funk, Fernsehen und Zeitungen. Tausende Besucher waren da.

Vor Gericht verlor Franz Messerli seinen Kampf um und für die Autos. Am 19.9.2009 wurden dann jäh 795 alte Autos, Schrottoobjekte, versteigert. Erlös: ca. eine halbe Million Euro. 18 davon habe ich ersteigert. 15 Opel, darunter ein Diplomat A, ein Kapitän '56, je zwei Kapitäne P 2.5, P 2.6 und

'51, einige Rekord der Fünfziger und Sechziger, ein Lancia Flaminia Coupé, ein BMW 700 Coupe und einen Simca 1301 für einen Freund. Gesamtwert: 2.000 €. Aber, jedes Auto mit mindestens einer Geschichte. Die Opels haben für mich viel mehr Geschichten. Sie alle niederzuschreiben wäre genug für Buch.

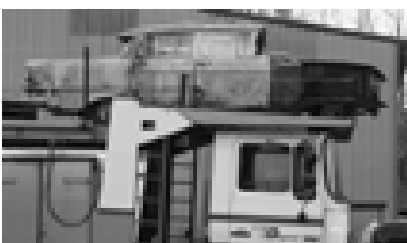
Schaut Euch in Ruhe die Bilder an. Ihr werdet Eure eigenen persönlichen Geschichten ganz sicher wieder entdecken und erträumen.

Übrigens, Autos haben keine Seele – aber sie können trotzdem Menschen faszinieren

Martin Degener

Der Autor ist der Vater unseres Mitglieds Jan-Moritz Degener. Dieser Text diente ursprünglich als Vorlage für ein Referat vor den Oldtimerfreunden im Mittelrheinischen Automobilclub von 1904 e.V.

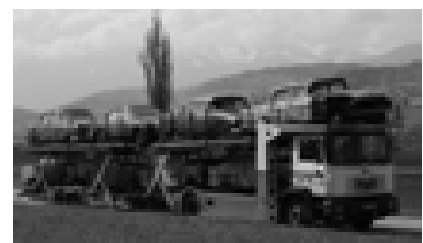
Inzwischen ist leider klar, was sich schon bei der Versteigerung abzeichnete: Ein Teil der alten Opel kann nicht mehr gerettet werden. Der andere Teil lässt sich zwar nicht in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen retten, dennoch packen die Degeners das an. Schon in Arbeit ist ein Kapitän '57. Darüber berichten wir in einer der kommenden Ausgaben.



Aufbruch – Kapitän P 2.6 auf dem LKW, Ziel: Westfalen, und die Restaurierung, hoffentlich



Der Klügere gibt nach – spätestens jetzt wird klar, wie mürbe Längsträger und A-Säule sein müssen



Kurs Norden – Kapitäne und Olympias auf dem Weg zur Verwertung oder Rettung

OPEL-Bahnrennmaschine 1922

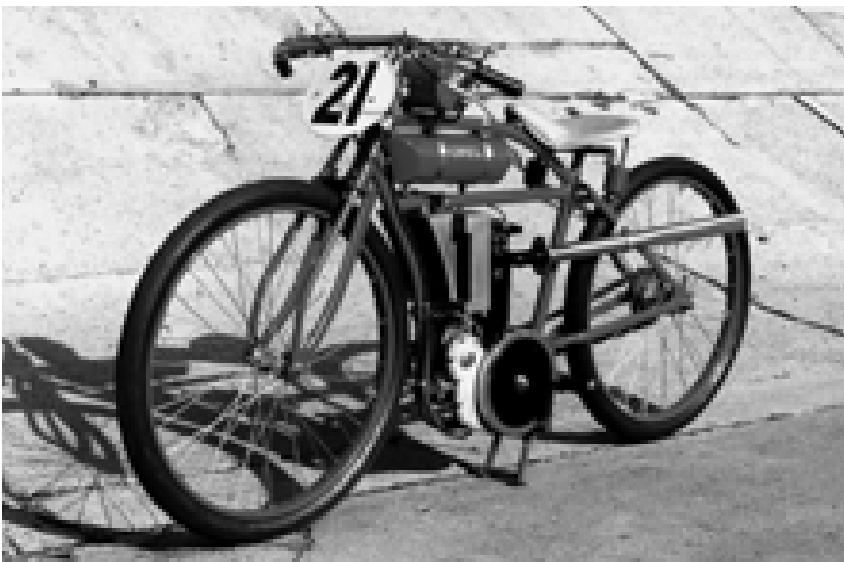
Über kaum ein Motorrad wurde in den letzten Jahrzehnten mehr Fehlerhaftes kolportiert als über diese Rennmaschine. Dabei handelt es sich weder um eine Sandbahn-Maschine, noch hat sie 204 Kubikzentimeter Hubraum. Sie verfügt weder über ein Planetengetriebe noch wurde sie jemals von dem Horex-Werksfahrer Philipp Karrer pilotiert. Ganz sicher

hat sie auch keinen abnehmbaren Zylinderkopf. Jetzt zu den Tatsachen: Dem 198er-Zementbahn-Renner wohnen Wasserkühlung, Vierventiltechnik und einige weitere bemerkenswerte technische Feinheiten inne, auf die der Autor im Zuge einer Komplett-Restaurierung samt Motor-Neuvermessung stieß. Die Maschine, eine Konstruktion von

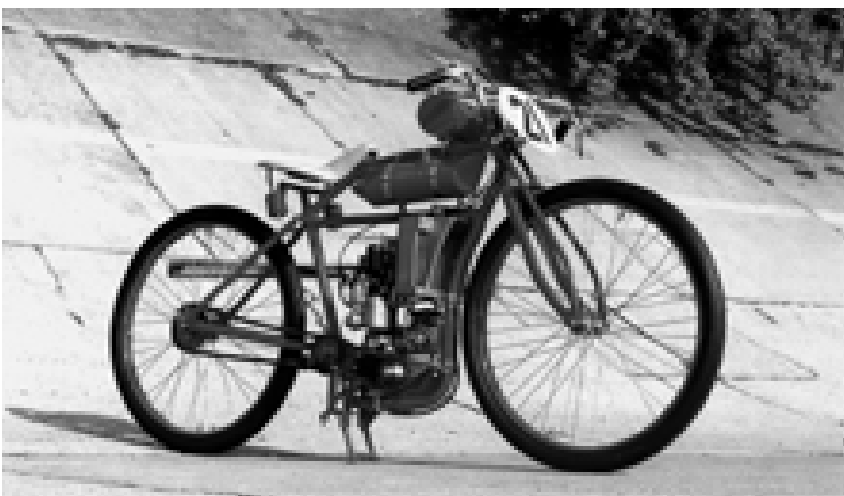
1921/ 22, kam am 2. Juli 1922 beim 100.000 Mark-Rennen auf der Rüsselsheimer Opel-Rennbahn erstmals zum Einsatz. Der Motor sitzt in einem Einschleifen-Rohrrahmen. Vorder- und Hinterrad sind ungefedert. Die stabile Gabel mit zusätzlicher Abstützung der beiden Gabelscheiden im oberen Bereich des Lenkkopfes ist auf die hohen Belastungen beim Durchfahren von Steilkurven ausgelegt. Zwischen den beiden oberen Querrohren des Rahmens hängt der aus dem Motor-Fahrrad stammende Kraftstofftank, der aus Platzgründen jedoch umgedreht, mit der Spitze nach hinten, montiert ist. Darüber sitzt, quer zur Fahrtrichtung, der Öltank. Dieser fungierte vorher in einem 150er-Knickrahmen-Modell als Kraftstoffbehälter. Spitze ab, Flansch für die Handölpumpe dran – fertig war die Laube.

Am linken Lenker-Ende befinden sich Dekompressions- und Zündregulierhebel, rechts sind Gas- und Gemischregulierhebel platziert. Einen Drehgasgriff sucht man an der Maschine genauso vergeblich wie einen Brems- oder Kupplungshebel. Dank eines geschickten Tricks (Erklärung folgt) konnte auf ein Getriebe und damit die Kupplung verzichtet werden. Beide 28-Zoll-Räder sind Bahnrennen-typisch ungebremst. Leicht musste die Maschine werden, das war wichtig, daher hat sie auch keine Schutzbleche. Trotz des schweren Wasserkühlers wiegt der Renner gerade mal 70 Kilogramm. Durch die Verwendung von Magnesium und andere Maßnahmen konnte auch das Gewicht des Motors niedrig gehalten werden.

Von den 30 Kilo für das Triebwerk entfallen allein gut 10 Prozent auf die Schwungmasse. Das einteilig ausgeführte, aus Magnesium gegossene Kurbelgehäuse bringt gerade mal 1.650 Gramm auf die Waage und ist damit um ein Drittel leichter als ein gleiches Teil aus Aluminium. Es



Dem 198er Zementbahn-Renner wohnen Wasserkühlung, Vierventiltechnik und einige weitere bemerkenswerte technische Feinheiten inne, die im Zuge einer Komplett-Restaurierung samt Motor-Neuvermessung zum Vorschein kamen



Der Motor sitzt in einem Einschleifen-Rohrrahmen. Vorder- und Hinterrad sind ungefedert. Die stabile Gabel mit zusätzlicher Abstützung der beiden Gabelscheiden im oberen Bereich des Lenkkopfes ist auf die hohen Belastungen beim Durchfahren von Steilkurven ausgelegt

verfügt über eine Montageöffnung, wodurch die geteilte Pleuellagerung eingesetzt werden konnte. Der Zusammenbau der Pleuellagerung geschah genauso wie der Einbau von Pleuel und Pleuellager im Pleuellagergehäuse. Das funktioniert folgendermaßen: Die beiden Pleuellagerhälften sind über einen konischen Vierkant auf dem Pleuellagerzapfen miteinander verbunden. Zur Zentrierung der beiden Pleuellagerhälften wird ein Stift durch die Pleuellagerhälfte bis zu einer Bohrung in der anderen Pleuellagerhälfte geschraubt. Danach werden die beiden Pleuellagerhälften mit einer Mutter zusammengezogen und die Mutter mit einem Splint gesichert. Da in dem kleinen Pleuellagergehäuse kein Platz für eine ausreichende Pleuellagermasse ist, sitzt die Pleuellagermasse auf der Pleuellagerseite der Pleuellagerhälfte, außerhalb des Motors. Trotz eines nachträglich an die Pleuellagerhälfte angehängten und zusätzlich mit drei Kupfernieten befestigten Bleigewichtes fällt das Pleuellagerverhältnis mit 43 Prozent unbefriedigend aus.

Das Pleuellager ist zum Zwecke der Pleuellagerersparnis auf der gesamten Länge mit Pleuellagerbohrungen versehen. Es wiegt kaum mehr als 200 Gramm. Auch der Pleuellagerbolzen ist nur 85 Gramm ein ausgesprochenes Leichtgewicht. Der 14 Millimeter dicke Pleuellagerbolzen ist hohl gebohrt und wird in einer Pleuellagerbuchse im Pleuellager geführt. Zusammen mit den beiden 4 Millimeter hohen Pleuellagerbolzen ist er schwerer als der ganze Pleuellagerbolzen.

Die Pleuellagerung erfolgt mittels Handpumpe. Das in das Pleuellagergehäuse geförderte Öl wird von den Pleuellagerhälften auf die in einer Art Pleuellagerwanne montierte Pleuellagerwelle geschleudert. Deren Rotation verteilt das Öl weiter in Richtung Pleuellagerlaufbuchse. Überschüssiger Pleuellagerstoff verbrennt oder gelangt über die Pleuellagergehäuse-Entlüftung auf die Pleuellagerkette. Einen Ölrücklauf gibt es bei der so genannten Pleuellagerfrischölpumpe nicht.

Zylinder und Zylinderkopf sind aus Stahl gefertigt und nach entsprechender Bearbeitung und Einstellung des Pleuellagerverhältnisses von etwa



Zwischen den beiden oberen Querrohren des Rahmens hängt der aus dem Motor-Fahrrad stammende Kraftstofftank, der aus Platzgründen jedoch umgedreht, mit der Spitze nach hinten, montiert ist. Darüber sitzt, quer zur Fahrtrichtung, der Öltank. Dieser fungierte vorher in einem 150er-Knickrahmen-Modell als Kraftstoffbehälter. Spitze ab, Flansch für die Handölpumpe drangefertig war die Laube

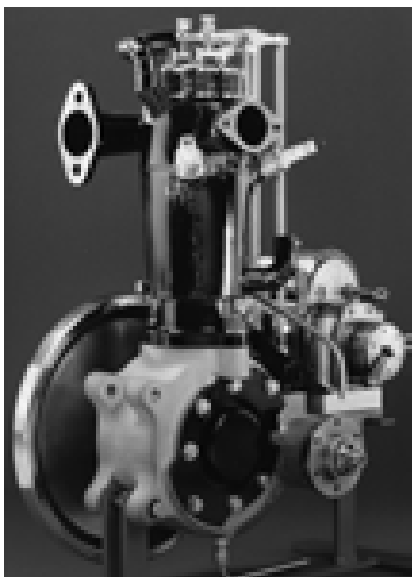


Der Autor und Restaurator gibt der kleinen Rennmaschine beim Schottenring-GP erstmals die Sporen.

5,2:1 miteinander verschweißt. Die Wasserkühlung ist fast vollständig von einem Blechmantel umschlossen, der rings um das Zylinderrohr und den Zylinderkopf in 5 bis 15 Millimeter-Abständen verschweißt ist.

Die vier senkrecht hängenden Ventile besitzen 6 Millimeter dicke Schäfte. Der Durchmesser der Ventilteller beträgt einheitlich 23 Millimeter. Beide Einlassventile werden „befeuert“, das heißt, der Motor ist mit Doppelzündung ausgestattet, wobei

die Zündkerzen im Winkel von 90 Grad zueinander angeordnet sind. Die versiegelte Zylinder/Zylinderkopfeinheit machte es erforderlich, die Ventile von unten in die Pleuellagerführungen einzusetzen. Da die Ventile zum Einbau etwas gekippt werden mussten, konnten die Pleuellagerführungen erst danach von oben in den Zylinderkopf eingesteckt werden. Das Einschleifen der Ventilsitze gestaltete sich problematisch, da hernach die Pleuellagerführungen zwecks Reinigung nochmals herausgenommen werden mussten.



Gut 5 PS bei 4.400 U/min waren Anfang der 20er Jahre für 198cm³ eine stolze Leistung. Von den 30 Kilogramm Gewicht für das Triebwerk entfallen allein gut 10 Prozent auf die Schwungmasse. Das einteilig ausgeführte, aus Magnesium gegossene Kurbelgehäuse bringt gerade mal 1.650 Gramm auf die Waage und ist damit um ein Drittel leichter als ein gleiches Teil aus Aluminium.

Zum verwechslungsfreien Wiedereinbau sind alle Führungen und Ventile mit Positions-Markierungen und -Nummern versehen.

Die Nockenwelle des Rennmotors weist zwei Besonderheiten auf. Zum einen ist das Übersetzungsverhältnis von 1:4 zur Kurbelwelle ungewöhnlich, zum anderen läuft der gesamte Kraftfluss des Antriebs von der Kurbelwelle durch die Nockenwelle auf das Kettenrad. Aufgrund der halbierten Nockenwellen-Drehzahl eines „normalen“ Motors muss jeder Nocken zweimal pro Nockenwellen-Umdrehung vorhanden sein, was die Herstellung der Nockenwellen erschwerte. Der Vorteil dieser Konstruktion liegt jedoch in der enormen Gewichtsersparnis, da hierdurch ein Getriebe hinfällig wurde. Von der Nockenwelle wird die Erhebung über Rollenstößel und Stößelstangen auf zwei freiliegende Kipphebel übertragen, die wiederum über zwei Traversen die vier Ventile betätigen.

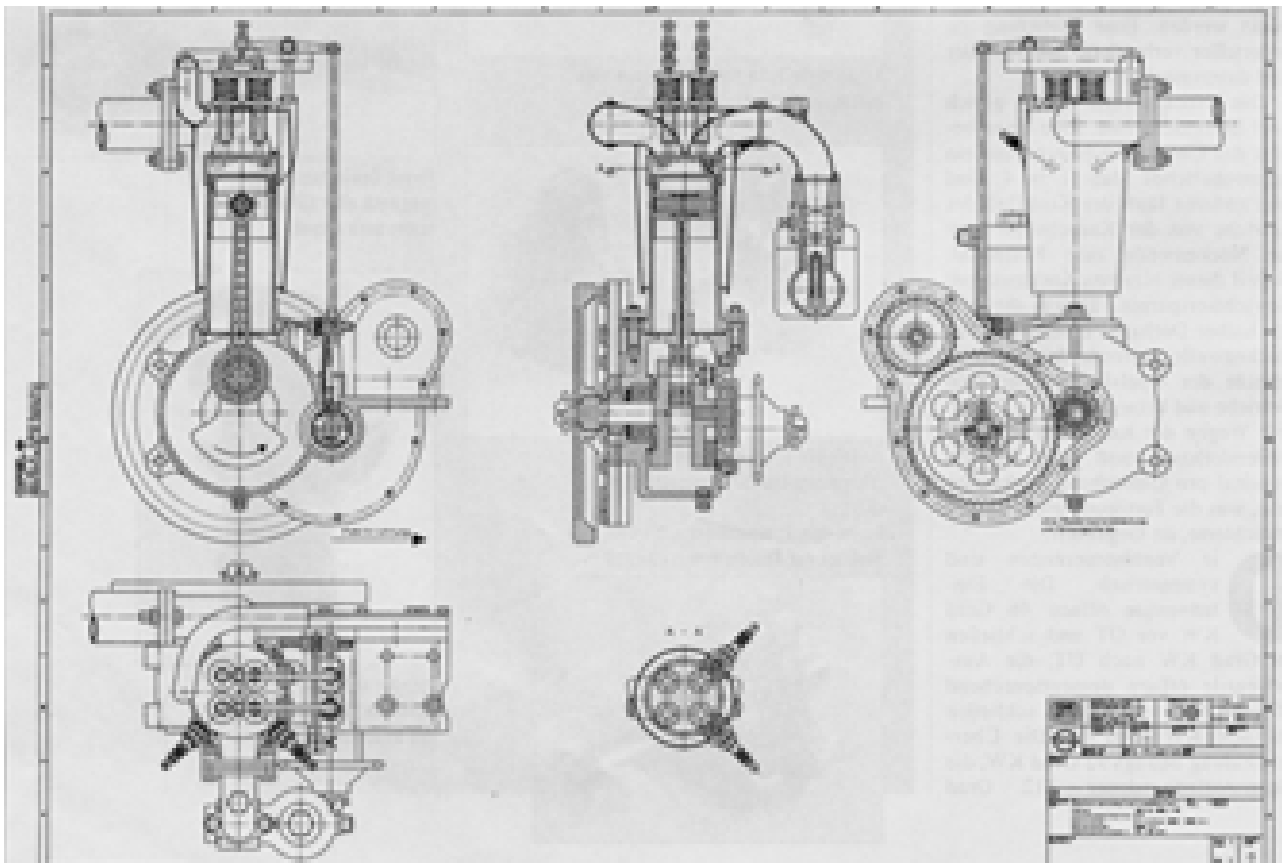
Die Gemischaufbereitung erfolgt in einem Solex-Steigstrom-Vergaser mit Walzendrehschieber. Die Aufschrift

„BENZOL“ auf dem Schwimmer weist unmissverständlich darauf hin, dass das Schwimmergewicht auf Benzol-Betrieb oder zumindest auf ein Kraftstoffgemisch mit hohem Benzol-Anteil ausgelegt ist. Die Benzol-Nachteile – starkes Rußen, übel riechende Verbrennungsgase und das frühe Auskristallisieren bereits bei +5° Celsius – waren angesichts des großen Vorteils –

Verbesserung der Klopfestigkeit gegenüber Benzin – vernachlässigbar. Der rechts neben dem Motor angebrachte Messing-Vergaser besitzt einen Ansaugtrakt von 20 Millimeter Durchmesser. Auf der gegenüberliegenden Seite mündet etwa in gleicher Höhe der Auslasskanal in das angeflanschte, nach hinten in ovaler Form auslaufende Auspuffrohr.

Der dadurch zum Auspuffende hin kleiner werdende Strömungsquerschnitt wirkt sich positiv auf die Zylinderfüllung aus, wie Nachrechnungen mit einem Ladungswechsel-Simulationsprogramm der Adam Opel AG ergaben.

Die im Rahmen einer Diplomarbeit



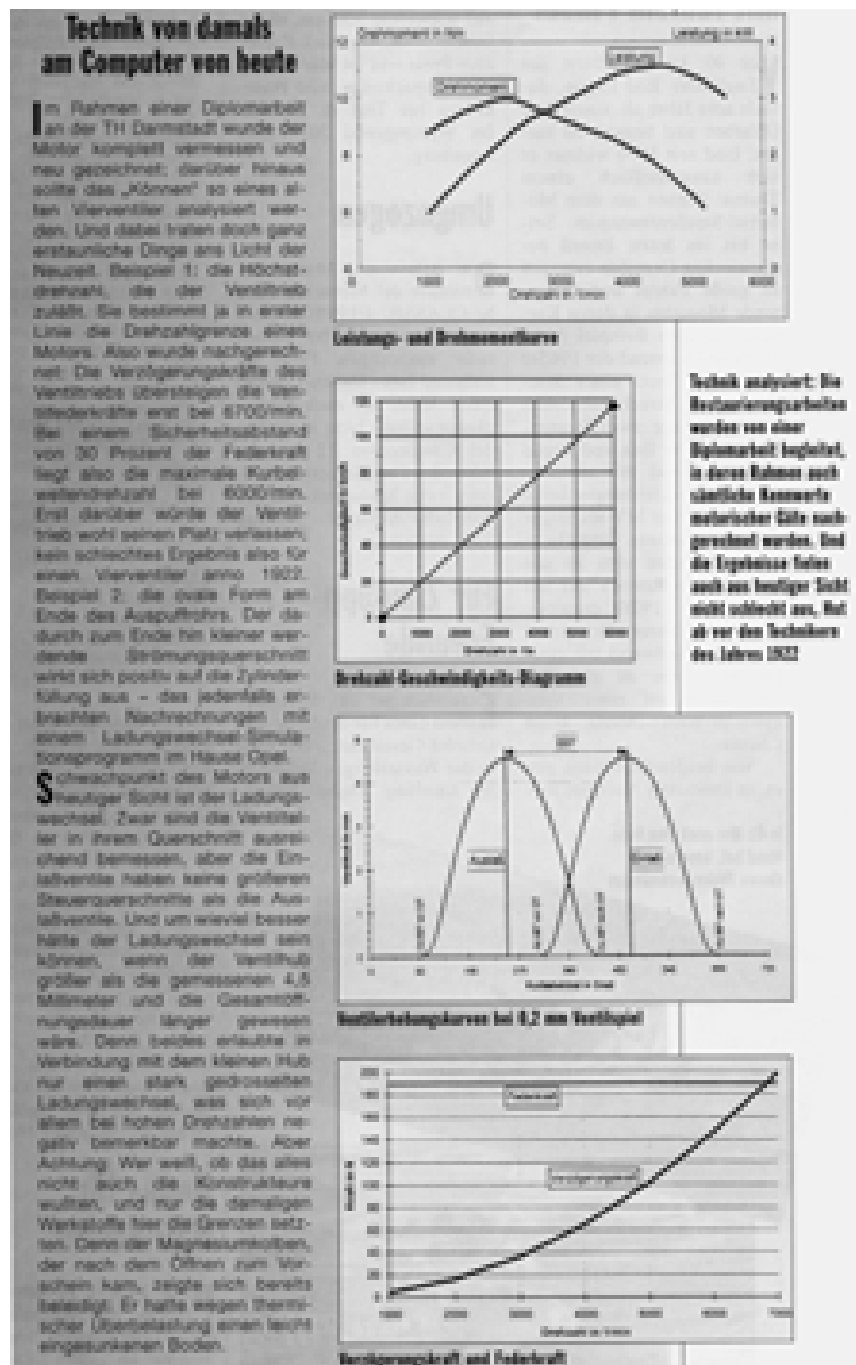
Geheimnis gelüftet:: Die Konstruktionszeichnung des Vierventil-Motors

an der TH Darmstadt durchgeführten Untersuchungen an Motor und Ventiltrieb des Renners förderten so manchen Leckerbissen zutage: Vierventiltechnik, Magnesium-Kolben, Leichtbau-Kurbelgehäuse und der Kraftabtrieb über die im Verhältnis 1:4 untersetzte Nockenwelle wären als erstes zu nennen. Der effektive Einsatz technischer Details, die durchaus auch aus heutiger Sicht noch modern wirken, gereicht den Altvorden nachträglich zur Ehre. Größter Schwachpunkt des Motors ist zweifellos der Ladungswechsel. Die Ventilteller-Durchmesser sind zwar ausreichend dimensioniert, die Einlassventile haben aber keine größeren Steuerquerschnitte als die Auslassventile. Durch den geringen Ventilhub von nur 4,5 Millimetern und die für einen Rennmotor relativ kurze Gesamtöffnungszeit steht nur ein stark gedrosselter Ladungswechsel an, der sich vor allem bei hohen Drehzahlen negativ bemerkbar macht.

Trotz dieser leistungsmindernden Einflüsse weist der Magnesium-Kolben Spuren einer thermischen Überbeanspruchung auf. Dieses Problems war man sich seinerzeit bewusst. Davon zeugt die Thermosiphonkühlung für Zylinder und Zylinderkopf. Eine höhere Leistung per verbessertem Ladungswechsel hätte wohl unweigerlich zum Motorschaden geführt.

Ein kräftigeres Triebwerk war aber gar nicht nötig. Die Opel-Renner drückten der 200 Kubikzentimeter-Klasse so schon ihren Stempel auf. Die gut 5 PS bei 4.400 U/min sowie eine durch die Ventildruckkräfte auf 6.000 Umdrehungen begrenzte Maximal-Drehzahl reichten sogar aus, um auch in höheren Kategorien Akzente zu setzen: Am 24. September 1922 gewinnt Fritz von Opel bei der in Nürnberg ausgetragenen Meisterschaft von Bayern zuerst die 250er-Klasse, belegt bei den 350ern den dritten Platz und liegt im Feld der Maschinen mit unbegrenztem Hubraum bis zum Rennabbruch an vierter Stelle.

Jürgen Nöll *3500



Mit ihren beiden Steilkurven galt die Opel-Rennbahn als ausgesprochene Vollgasstrecke. Hier geht der junge Fritz von Opel auf seiner Bahnrennmaschine in Führung (links)

AUS DEN TYPGRUPPEN

Nachfertigung: Federn für Kadett bis Bj. 1940 und Olympia bis Bj. 1937

Hier wie bereits telefonisch besprochen unser Nachfertigungsvorschlag für Opel Kadett bis Bj. 1940 und Olympia bis Bj. 1937: Federn zur Verschlussdeckel-Befestigung an der Motorhaube.
Preis bei Abnahme von 100 Stück: 12,00 € pro Stück (jedes Auto benötigt zwei Stück).

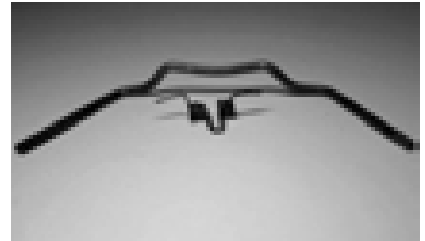
Bei Abnahme von 50 Stück wäre der Preis 15,00 € pro Stück.

Die lange Feder dient zur Reflektorhalterung am Scheinwerfer, auch für beide Modelle und soll bei Abnahme von 100 Stück (d.h. 10 Autos) bei ca. 12,00 € liegen.

Wer Interesse an der Nachfertigung hat, soll sich bitte bei mir melden. Diese Initiative ist mit Typgruppenleiter Hans-Jürgen Poppe abgestimmt.

Text: Klaus Zöller *3684

Fotos: Klaus Zöller *3684, Opel Classic Archiv der Adam Opel GmbH



Diese Federn sollen nachgefertigt werden...



...für den Opel Kadett und Olympia der jeweils ersten Serien. Hier im Bild ein Kadett in voller Fahrt

Literatur zum Rekord C/ Commodore A

Eine neue Kaufberatung

An Fachliteratur zu den Modellen Rekord C und Commodore A besteht kein Mangel. Neben der obligatorischen Betriebsanleitung besitzen manche Fahrzeugeigner auch die Basiswerke "Werkstatthandbuch" und "Ersatzteilkatalog", die für den überzeugten Oldtimer-Liebhaber in der Werte-Hierarchie gleich nach der Bibel rangieren. Fahrzeugbesitzer oder auch nur Interessierte aus unserer IG haben natürlich Zugriff auf verschiedene Artikel zu ganz speziellen Problemen dieser Modellreihe, die im Laufe der vergangenen Jahrzehnte in der Clubzeitschrift veröffentlicht worden sind und die mit Hilfe des Inhaltsverzeichnisses der Magazine 1 bis 200, das

dieses Jahr erschien, nachgeschlagen werden können.

Daneben gibt oder gab es auf dem Markt Entwicklungs- und Modellgeschichten, Kaufberatungen und Restaurationsberichte, von denen ich nachfolgend einige aufführen möchte, die mir bekannt und die besonders zugänglich sind. Die Reihenfolge ist willkürlich und stellt keine Gewichtung dar:

Frank Thomas Dietz, Opel Rekord & Commodore 1963-1986, Heel Verlag 1997, Edition Oldtimer Markt.

Oldtimer Markt (kurz: OM):
OM, 02/ 2004, Commodore A
OM, 06/ 2001, Commodore GS/E

OM, 03/ 1992, Rekord C und Commodore A (Titelgeschichte) OM, 05/1991, Kaufberatung Rekord C
OM, 09/ 1988, Kaufberatung Commodore A

Oldtimer Praxis (kurz: OP):
OP 08/ 1992, Restaurierungsbericht Rekord C
OP, 04/ 1999, Restaurierungsbericht Commodore A Coupe
OP, 01/ 2010, dto.

Motor Klassik:
Heft 07/ 2000, Titel und Kaufberatung (Sehr gute Übersicht für den Einstieg in die Materie)

Außerdem gibt es natürlich verschiede-

dene Interessengemeinschaften, wobei insbesondere die IG Rekord C/ Commodore A Deutschland 1966-71 unter der früheren Leitung von Thomas Raupach und Eberhard Behrendt eine lesenswerte modellbezogene Clubzeitschrift herausbrachten. Angesichts dieser Fülle an Literatur, deren Liste nicht vollständig sein kann, war ich natürlich etwas erstaunt, als im April dieses Jahres ein Redakteur der Zeitschrift „Auto Classic“ (nicht zu verwechseln mit „Auto Bild Klassik“ oder ähnlich lautenden Titeln) aus München an mich heran trat, mit der Bitte, ihn bei der Erstellung einer Kaufberatung zu

unterstützen. Seine Zeitschrift wolle einen umfangreicheren Bericht über den Rekord C/ Commodore A veröffentlichen, da diese Modellreihe seiner Meinung nach als Oldtimer „Potential“ habe. Mit dieser Ansicht sagte er mir natürlich nichts Neues, und ich wollte mich auch seinem Ansinnen nicht verschließen. Nun, herausgekommen ist ein achtseitiges, reich bebildert es Porträt dieser Modellreihe in der Ausgabe 4 (Juli/ August) 2010, wobei die Kaufberatung und der Hinweis auf Schwachstellen unter meiner Mitwirkung entstanden sind. Es sind darin die Erfahrungen vieler Jahre mit

diesen Autos eingeflossen. Der alte Hase unter den Besitzern des Millionendings mit dem Hüftschwung weiß sicherlich um die Erkenntnisse dieser Kaufberatung längst Bescheid. Für den Neueinsteiger oder denjenigen, der sich bislang noch nicht so intensiv mit dieser Modellreihe beschäftigt hat, dürfte jedoch der eine oder andere Hinweis durchaus interessant und von Nutzen sein oder ihn gar vor bitteren Erfahrungen bewahren.

*Dieter Brand *2611*

Der Panoramabrief

Da in diesem Jahr ein Panoramatypgruppen-Treffen nicht stattfand, wegen ist nicht, gab es vor einiger Zeit einen Aufruf zur Durchführung eines P-Treffens. Darauf haben sich bisher drei Interessenten gemeldet, die nun hier von uns namentlich benannt werden und somit als verantwortliche Ansprechpartner in Anspruch genommen werden können:

Für 2011 wurde das P-Treffen an Marcus Schaper nach Hameln vergeben, für 2012 an Hendrik Hund bei Biberach in Baden und für 2013 an Rainer Jablonka, der dafür eine Lokation in Westerode bei Duderstadt gefunden hat. Die Typreferenten geben der Hoffnung Ausdruck, dass durch ein reisendes P-Treffen wieder mehr Leben in die Szene kommt und man auch mal andere Autos sieht als nur die mit dem jeweiligen Regionalcode. Die sonstigen Aktivitäten der Typgruppe im vergangenen Jahr sind mit der Nachfertigung von Olymat-Teilen vollständig beschrieben und waren damit auch ausgelastet. Der Versuch, die große graue Fußmatte nachfertigen zu lassen, ist auch im dritten Anlauf gescheitert und hat den Untergang einer weiteren Ori-

nal-Matte in gutem Zustand mit sich gezogen. Ein weniger teures Teil erwies sich im vergangenen Jahr als aufkommende Schwachstelle: Türfangbänder. Diese scheinen bei fehlender Kunststoff-Pufferung zu brechen, was nach nunmehr 50 Jahren verstärkt der Fall zu sein scheint. Restbestände bitte an die Typreferenten melden bzw. sicherstellen. Eine Nachfertigung dieses Federstahlteiles scheint nicht

einfach zu sein wegen der komplizierten Form, wir arbeiten dran. Falls jemand einen Federstahlschmied kennt, der sich den Nachbau zutraut, bitte ebenfalls Rückmeldung an die Typreferenten.

*Allzeit kniescheibenschonendes Einsteigen wünschen
Mark Ludwig *2772 und Harald Bläser *119
Foto: Marcus Schaper *1653*



Viel Arbeit – immer mit der Typgruppe, manchmal aber auch mit dem Typ. Hier der P1 Caravan von Marcus Schaper



Gruppenbild mit fast allen Teilnehmern. Alfred Kling sprungbereit geduckt in Bildmitte, Rudolf Bofinger in der zweiten Reihe...

17. Alt-Opel-Treffen der Typgruppe 1.0/ 1.2/ 1.8 Liter und P4 in Ditzingen bei Stuttgart...

...vom 24. bis zum 27. Juni 2010. So lautete die Einladung der Familie Inge und Rudolf Bofinger. Also am Donnerstag den 1.8 B auf



...haben wir hier in groß

den Anhänger und diesen hinter das Wohnmobil, und ab nach Ditzingen. Gegen 16 Uhr kamen wir am Best Western Plaza Hotel dort an, dem Mittelpunkt des Treffens. Die Wohnmobilmfahrer und Camper fanden einen schönen Platz auf einem Sportplatzgelände, nur 100 Meter vom Hotel entfernt. Zur Begrüßung gab es Kaffee und Kuchen, und weil die Gastgeberfamilie Bofinger eine große Bäckerei und Konditorei in Ditzingen betreibt, gab es in den folgenden Tagen immer wieder Leckereien zwischendurch.

Abends ging es nach einem kurzen Spaziergang in ein gemütliches Gartenlokal.

Am Freitag begann das Treffen dann richtig, mit einer Ausfahrt zum Ditzinger Steinbruch. Dort durften wir eine eigens für uns durchgeführte Sprengung erleben. Eine fachlich gehaltvolle und gut verständliche

Führung durch den Chef mit anschließender Bewirtung rundeten den Besuch ab. Am Nachmittag ging es dann mit dem Bus zum Residenzschloss Ludwigsburg. Hier erwartete uns die Kammerzofe Christine, die uns per Schlossführung ins 18. Jahrhundert zurückversetzte.

Die Ausfahrt am Samstag begann mit einer Ansprache des Bürgermeisters und führte durch schöne Täler, Weinberge über wenig befahrene Straßen zum Kloster Maulbronn. Dort fand ein historischer Markt statt, mit Gauklern, Rittern und Barbieren, die zeigten, wie das Leben ohne Autos war. Nach dem Mittagessen in der Klosterschänke ging es zurück. Unterwegs gab es noch eine Weinprobe, die zeigte, dass Silvaner und Trollinger bestens mit den Bofinger-Backwaren harmonieren – jedenfalls mit dem Zwiebelkuchen! Bei der Abfahrt hielt sich der Vorwärtsdrang

eines 1,2 Liter in Grenzen, die Ursache fand sich schnell: kein Benzin. Da unser Typreferent Hans Silbernagel durch eine Krankheit verhindert war, habe ich die Ehrung des Veranstalterehopaars Inge und Rudolf Bofinger übernommen. Auch an dieser Stelle noch einmal im Namen aller Teilnehmer vielen Dank! So muss ein Typgruppentreffen sein! 2011 treffen wir uns dann bei Familie Lohan in Bad Dübén nahe Leipzig.

*Evi und Alfred Kling *1025*



Noch einmal die Hotelkulisse, jetzt aber mit 1,2 Liter, 1,8 Liter (hinten) und P4



Im Ennepe-Ruhr-Kreis sind keineswegs nur Bitter SC zugelassen, sondern auch der schöne 1,2 Liter von Friedrich Wilhelm Kliem aus Ennepetal, ...



...hier beherzt gelenkt zu sehen

Oldtimer-Show in Paaren bei Berlin

Zum diesjährigen 10. Mal und damit als kleines Jubiläum wurde wieder die größte Oldtimer-Party in der Berliner Umgebung gefeiert. Mehrere tausend Fahrzeuge kamen auch in diesem Jahr wieder und füllten die Parkanlage beinahe vollständig aus. Insbesondere am Samstag und Sonntag, hier hatte der Wettergott Nachsicht und ließ die Sonne scheinen, war kaum mehr ein Plätzchen für die Schätzchen zu finden. Für unsere Präsentation spielte das keine Rolle, da wir unseren angestammten Platz in einer der Hallen hatten. Acht Fahrzeuge wie im Vorjahr, dazu diverse zeittypische Gegenstände und auch Werbematerialien ließen den Stand attraktiv erscheinen, so dass genügend Publikum angezogen wurde, um ausreichend Beschäftigung für unser Standpersonal zu haben.

Um auch Abwechslung bei den

Fahrzeugen zu erzielen, war diesmal auch der Vorkriegsbereich mit einem 1,2 Liter von 1929 vertreten. Ergänzt durch ein Fahrrad mit attraktiver Besetzung (Schaufensterpuppe) ergab sich ein stimmiges und stimmungsvolles Bild. Gedankt sei an dieser Stelle auch Heidi Hetzer, die uns mit einem ihrer Oldtimer (Manta A) unterstützt hat. Nach drei Ausstellungstagen konnten wir eine positive Bilanz ziehen. Neue Mitglieder, Fahrzeug- und Teileangebote auf der einen Seite und Unterstützung und Hilfe auf der anderen Seite, haben sich wieder gelohnt. Allen Beteiligten des Standpersonals sei hier ausdrücklich für ihr Engagement gedankt. Auch im nächsten Jahr werden wir uns hoffentlich wieder mit einem großen Stand an der Veranstaltung beteiligen können.

*Manfred Eder *2370*



Große alte Opel auf dem Stand der ALT-OPEL IG...



...und die Besucher, die sich daran erinnern oder dafür interessieren



Dieser 1938 entstandene Blitz-Bus mit Stromlinienaufbau gehört Frits Spierings, dem Bruder von Jan. Karosseriebauer ist Söre aus Dänemark. Frits hat den Blitz 1996 vom Erstbesitzer übernommen, einer Busfirma aus Dänemark

Opel Blitz Treffen 2010

Vom Freitag, den 18. bis Sonntag, den 20. Juni wurde in dem Dorf Langenboom in der Provinz Noord Brabant das Internationale Opel Blitztreffen 2010 veranstaltet, dieses Jahr schon zum 14. Mal. Das Treffen findet wechselweise in Deutschland und in den Niederlanden statt. Voriges Jahr war es in Berlin, für die Niederländer leider recht weit weg.



Hier das Heck, der lange Überhang fällt aus dieser Perspektive deutlich auf. Im Juni hat Frits mit dem Blitz den Erstbesitzer besucht, um zu zeigen, was aus ihm geworden ist. Aus dem Bus, nicht aus dem Frits. Dabei hat die ehemalige Fahrerin noch einmal hinter dem Lenkrad Platz genommen. Sie ist jetzt 96 Jahre alt. Frits hat 4.000 Stunden am Blitz gearbeitet. um ihm zu restaurieren

Organisator war Ad Schuijt und seine Familie. Er hatte den Bauernhof von seinem Schwager zur Verfügung gestellt bekommen. Der ehemalige Kuhstall, mit Holzkamin, konnte als sehr gemütlicher Unterhaltungsraum genutzt werden. Wegen der niedrigen Aussentemperaturen am Wochenende mit dem längsten Tag (!) hat der Kamin gut zu tun gehabt! Da die sanitären Einrichtungen eines Bauernhofes nicht ausreichend sind für eine so grosse Zahl von Teilnehmern, hatte Ad extra einen Dusche- und Toilettencontainer gemietet. Aber wegen der Kälte haben, meiner Beobachtung nach, nur wenige die Dusche auch benutzt. Nach der Ankunft wurden die Blitze in langen Reihen nett nebeneinander auf der Weise geparkt. Insgesamt 78 Blitze kamen im Wochenende zusammen! Das Blitztreffen hat immer wieder eine große Anzahl von Teilnehmern. Schön ist auch, dass Deutsche und Niederländer meist ungefähr im Gleichgewicht sind. Abends sorgte jeder für sich selbst oder in kleinen Gruppen für sein Abendessen, um danach mit Benzinsprächen weiter zu machen. Draus-

sen in der Kälte oder innen im warmen Kuhstall. Geschlafen wurde im Blitz oder Zelt. Samstags war, wie gewohnt, der Ausfahrt. Obwohl viele Blitze oft noch lange Reisen machen, hat Ad eine kurze Ausfahrt organisiert. Die Ausfahrt war nur 45 km lang. Und ich finde das gar nicht schlimm. Es bleibt dann reichlich Zeit übrig, um unterwegs oder zurück am Treffensplatz, mit alten und neuen Bekannten zu plaudern. Zudem konnte man unterwegs ruhig die schöne Umgebung geniessen, Pfannkuchen essen oder die bekannte Cuijkse Trödelmarkt besuchen. Abends hatte der Veranstalter für unser Essen gesorgt. Dafür hatte er ein ausgedehntes Büfett kommen lassen. Und das hat uns gut geschmeckt. Sonntags war es Zeit für den Telemarkt. Obwohl nicht viele Anbieter da waren, machte es doch großen Spass. Es gehört dazu, und man trifft immer wieder Leute die man zuvor noch nicht gesprochen hat. Mittags wurden die Teile wieder eingeladen, und man machte sich fertig für die Heimreise. Und konnte mit zufriede-

nem Gefühl ein feines Wochenende abschließen.

Das Wetter war fast wie in Meiningen: meist trocken, aber zu kalt für die Jahreszeit.

Nächstes Jahr ist Deutschland wieder an die Reihe. Helmut Zurkaulen aus Hückelhoven ist dann den Veran-



Ein Blitz als Geldtransporter? Nein, ein Eigenbau von Gart Jan Dekker. Ursprünglich eine Feuerwehr, deren Karosserie nicht mehr restauriert werden konnte

stalter. Hückelhoven liegt nahe der niederländischen Grenze bei Roermond, also für die meisten Niederländer auch nicht weit weg.

*Rudy Hanenbergh *1717*



Eigentlich ist Jan Spierings nicht zu übersehen. Hier hat er vorsichtshalber noch eine Kiste Heineken zu Hilfe genommen. Den Blumenstrauß überreicht die Frau von Organisator Ad Schuijt, der ganz links im Bild zu sehen ist. Ad trägt auf dem Bild helles Sweatshirt und Jeans

Mit einem Dankeschön an Typografen Jan Spierings, der für die Bildunterschriften einiges an Hintergründen recherchiert hat.



Blitz als Mannschaftswagen, Baujahr 1953. Karosseriebauer ist Kronenburg. Handleiter und Schläuche liegen lose obendrauf. Besitzerin ist Sandra van Hemert. Sie hat den Blitz von ihrem Vater übernommen nachdem er, als er gerade in Rente gegangen war, plötzlich verstorben ist. Ihr Vater hat den Blitz gerettet vom Ausschachten und hat ihn zusammen mit Kronenburg restauriert.

Olympia-Treffen in der Schweiz

Am ersten Sonntag im Juli 2010 war es wieder so weit. Aus allen Landesteilen kamen die Olympianer nach Küssnacht am Rigi zum Treffen auf dem Parkplatz vor dem Restaurant Frohsinn. Bei Kaffee und Gipfeli begrüßt man sich im strahlenden Sonnenschein, es wird über die Anfahrt und das Treffen diskutiert. El. Meier aus Herisau hat für alle Teilnehmer Namenstäfeli gestaltet und spendiert, wofür es einen Applaus gibt.

Die Ausfahrt führt am Vierwaldstättersee entlang nach Seedorf im Kanton Uri. Abwechslungsreiche Landschaften gibt es zu sehen, schöne Feriendörfer, schroffe Felswände, und zuletzt geht es die Axenstrasse am Urnersee entlang mit vielen Tunneln und immer wieder dem Blick auf die Bergwelt. Am Clubhaus des Radfahrervereins Seedorf werden wir von den Organisatoren begrüßt, den Brüdern Dani und Meiri Kempf und ihrem Team, denen an dieser Stelle herzlich gedankt sei.

Nach dem Grillbuffet mit den obliga-



Olympischer Geist – auch dieses Jahr kämpften sich die 60 Jahre alten Olympias wieder über die Pässe und durch die Täler, um beim Treffen dabei zu sein. Zu erzählen gibt es nach der Anfahrt immer etwas,...

torischen Benzingesprächen klingt das Treffen am späten Nachmittag aus, und die 18 Olympias treten den Heimweg an. Schön, dass auch dieses Jahr wieder neue Gesichter dabei waren. Und schade, dass einige alte Bekannte nicht teilnehmen konnten, im Clubhaus blieben einige Plätze frei.

Wir freuen uns schon auf das nächste Treffen 2011!

*Paul Eggstein *2360*



...die geöffnete Motorhaube hinten im Bild diente aber nur der besseren Anschauung. Olympia, der Zuverlässige, transportiert Passagiere und Gepäck pannenfrei durch die Schweizer Bergwelt

Mit dem 4 PS an der Mosel – fast ein Heimspiel für Luxemburg!

Das diesjährige internationale Opel-Oldtimer-Treffen der 4PS-Freunde fand in Kröv und seinen Nachbarorten Bad Bertrich und Bernkastel-Kues an der Mittelmosel vom 12.-15. August statt. Hierdurch konnten die Luxemburger die Gelegenheit wahrnehmen und auf eigener Achse hinfahren. Am Ende wurden fast 500 km mit dem 4/16 von 1927 zurückgelegt.

In Kröv und seinen Nachbarorten konnten wir die Mosel mit ihren steilen Weinbergen erkunden sowie die kulinarischen Köstlichkeiten gepaart mit den erstklassigen Moselweinen, u.a. dem Kröver "Nacktarsch" genießen.

Wilma und Klaus Eichberger luden uns in ihren schon seit fast 40 Jahren auserwählten Urlaubsort ein. Da sich das Programm über zwei volle Tage

(Freitag und Samstag) erstreckte, war es angebracht, schon am Donnerstag anzureisen. Viele der Teilnehmer kamen aber schon eher an und so kam es, dass wir uns am Mittwoch Abend schon zu einer größeren Gruppe in "Opas Saftladen" einfanden und vom Inhaberpaar Herrn und Frau Müllers-Stein mit herrlichen Gerichten, die wundervoll mit Kräutern verziert waren, verwöhnt wurden.

Am Donnerstag, dem eigentlichen Anreisetag, wurden dann die einzelnen Teilnehmer mit ihren 25 Fahrzeugen von Klaus und Wilma in Empfang genommen. Bei gemütlichem Zusammensein verging so der Tag, bevor wir uns abends im Kröver Dreiegelhaus zu einem gemeinsamen Abendessen eintrafen. Nach einer Begrüßungsrede des Inhabers, Herrn Kilian Klein, wurde das Wort an den Typreferent

Jean-Marc Bach weiter gereicht. Hier wurde während einer schweren Rede mit einer anschließenden Gedenkmminute an unseren kürzlich verstorbenen 4PS-Freund Jerphaas Van Daalen, genannt "Juf", gedacht. Während des Essens bekamen wir noch einen Besuch von der entzückenden Kröver Weinkönigin Jennifer der Ersten, die uns in einer Rede herzlich willkommen hieß. Wie immer in schönen Momenten verging die Zeit wie im Fluge, und nach einer zusätzlichen Weinprobe ging es zu Bett.

Freitags, nach einem gut gefüllten Frühstückstisch trafen wir uns alle um 9 Uhr gegenüber dem Freibad auf dem Moselparkplatz. Nach einem Fahrerbriefing sind wir pünktlich um halb zehn im Korso nach Bernkastel-Kues gefahren. Hier sollten unsere Autos sowie Eigentümer auf dem Marktplatz der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Damit aber kein großer Stau aufkam, versammelten wir uns nochmals kurz vor Bernkastel-Kues. Hier sorgte Karl Wahn mit seiner Ehefrau, die mit einem Opel Manta angefahren waren, für eine pünktliche Abfahrt der Teilnehmer. Alle sechs Minuten sollten vier Fahrzeuge zum Marktplatz abfahren, wo uns Dieter Denzer, ein begeisterter Sammler der belgischen Motorradmarke FN (Fabrique Nationale d'Armes de Guerre), empfing. Über Mikrofon wurden die einzelnen Fahrzeuge und deren Eigentümer sowie eine von Klaus verfassten Anekdote vorgestellt. Anschließend versammelten wir uns auf einem Parking direkt an der Mosel und konnten auf eigene Faust Bernkastel-Kues besichtigen. Gegen 14 Uhr startete unser Korso dann Richtung Kröv. Dort versammelten wir uns auf dem Parkplatz hinter der Weinbrunnenhalle. Hier wurden wir vom Bürgermeister Herrn Müllers-Stein und seiner Frau (auch Inhaberin von Opas Saftladen) empfangen. Nach einer kurzen Rede und einer Aufklärung, was es mit dem Kröver Nacktarsch auf sich hat, wurde gemeinsam auf das Treffen angestoßen.



Die Teilnehmer des 4PS-Treffens an der Mosel...



...und ihre Autos, hier im Kurpark von Bad-Bertrich

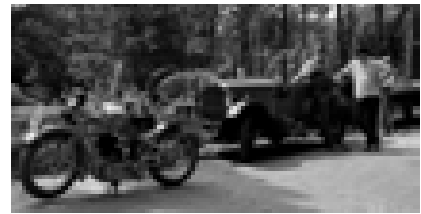
Währenddessen kam Dietmar Bethke mit seiner wunderschön restaurierten OPEL Motoclub hinzu. Es bildete sich sogleich eine Traube von Bewunderern um dieses doch "eigenartige" Motorrad mit den charakteristischen roten Reifen! Gegen 19.30 Uhr lösten wir unser kleines Parkplatztreffen auf und fuhren Richtung Hotel, wo wir uns abends wieder zum Essen an den Tischen trafen. Im Verlauf des Abends wurden etliche "Benzingespräche" geführt.

An dieser Stelle sollte noch das Ehepaar Pamberg aus der Schweiz (Eigentümer eines 4PS- Wagens) hervorgehoben werden, die extra wegen unseres Treffens auf dem Nachhauseweg aus Schottland, wo sie mit ihrem BMW Roadster Typ 328 aus dem Jahre 1938 an einer Rallye teilgenommen hatten, vorbei gekommen sind. Samstags trafen wir uns wiederum auf dem gleichen Parkplatz zum Fahrerbriefing. Pünktlich fuhr unser Korso, diesmal verstärkt durch die Motoclub und den BMW 328, Richtung Burg Arras. Um zur Burg hin zu gelangen, ging es sehr steil bergauf, doch unsere Oldies kämpften sich ohne Panne hoch. An dieser Stelle sei noch bemerkt, dass wir während den ganzen Ausfahrten mit Ausnahme eines Platten – das war aber nicht so schlimm, der Reifen war nur unten platt – absolut keine Panne hatten. Dies beweist wiederum, in welchen handwerklich geschickten Händen unsere 4PS-Wagen gehalten werden. Da es bei der Burg nicht genügend Parkplätze gab, blieb ein Teil auf halber Strecke stehen. Dort gab es eine zweite Parkmöglichkeit. Damit keine ungebetenen Gäste an unseren Autos herum fingerten, hielt Klaus Eichberger Wache. Auf der Burg stand eine Besichtigung sowie das Mittagessen auf dem Programm. Nach dem Essen – Klaus hat auch etwas bekommen, er wurde abgelöst – versammelten wir uns wieder unten im Dorf, und es ging nach Bad Bertrich. Hier wurde uns die Genehmigung erteilt, durch die Geschäftsstraße zu fahren. Am Ende dieser Straße gelangten wir in den Kurpark, wo bei Kaffee und Kuchen ein gemütliches Beisammensein statt gefunden hat. Am Ende unserer Ausfahrten stand noch ein

Korso durch Kröv auf dem Programm. Abschließend verteilten wir uns in alle Himmelsrichtungen, um uns gegen 20 Uhr für ein 3-gängiges Menü im Hotel wieder zusammen zu finden. Nach dem ersten Gang übernahm der Typreferent der 4PS-Typgruppe das Wort. Neben einem großen Dank an Klaus und Wilma Eichberger wurde auch ein Dank an Dieter Dentzer ausgesprochen, der sich um das reibungslose Ablaufen am Vortag in Bernkastel-Kues kümmerte. Weiter wurde noch ein Dank an die Familie Erich Kinn, die leider nicht anwesend war, ausgesprochen. Sie haben uns ermöglicht, dass unsere Anhänger sowie unsere Autos sicher untergebracht waren. Zum Schluss der Rede wurde noch das Treffen 2011 angesprochen. Dieses Treffen ist auch wiederum für Mitte August bei Familie Symons in Brüggel geplant. Brüggel liegt im Naturpark Maas/ Schwalm/ Nette, nahe Mönchengladbach und direkt an der Grenze zu den Niederlanden. Somit ist auch eine Ausfahrt in den Niederlanden geplant, wobei die Maas mit der Fähre überquert wird. Laut Aussage von Herr Symons ist es dort so flach, dass wenn man morgens aus dem Fenster schaut, auch schon sehen kann wer am Nachmittags zum Kaffee kommt. Unsere 4PS-Wagen freuen sich. Weiterhin werden Wind und Wassermühlen Kernpunkte des Programms sein. Sonntags stand nur noch die Verabschiedung der Teilnehmer auf dem Programm.

Abschließend sollte man hier noch Klaus und Wilma Eichberger für die hervorragende Organisation beglückwünschen und ein großes Dankeschön geht noch an Karl Wahn und Dieter Kern, die gemeinsam mit ihren Ehefrauen das Service Team bildeten. Ein weiteres Dankeschön geht an Andreas Eichberger und Dietmar Bethke, die für das Fotografieren zuständig waren. Ich freue mich jetzt schon auf unser Typgruppentreffen 2011 und wünsche allen stetig ausreichenden Öldruck.

*Text: Jean-Marc Bach *2544
Typreferent der 4PS-Wagen*



Im Vordergrund die wunderschön restaurierte Motoclub von Dietmar Bethke, und im Hintergrund führt Typreferent Jean-Marc Bach Benzingespräche mit Albert Brauneiser



Der 4PS-Wagen von Familie Schmatloch beim Verlassen der Burg Arras



Familie Eckhart in "rasanter" Fahrt mit ihrem Opel 4/12, genannt "Laubfrosch"



Die Kröver Weinkönigin Jennifer die Erste posiert neben dem Rak 1 von Familie Senger. Nicht nur ein hübscher Anblick, sondern auch eine schlagfertige Gesprächspartnerin. Dieser 4 PS diente Fritz von Opel einst als Versuchsträger und stand nach dem Rückbau auf konventionelle Technik und einiger Zeit als Privatwagen der Familie von Opel für Jahrzehnte in einem Schuppen, vergessen von der Welt

Eifelrallye 2010

Am 16. und 17.07.2010 fand in Daun die Eifelrallye statt. Ein attraktives Starterfeld, war gemeldet. Als Alt-Opel Fan ging einem das Herz auf. Ob der Ascona A (Bj. 1971), von Dirk Tillmanns oder das schnelle '78er Kadett C 2.0E Coupe von Jürgen Lennarz, sowie das Urgestein Heinz Kottmann, geb. 1939, ebenfalls Kadett auf C GTE – tolle Blickfänge und kompetente, freundliche Experten überall! Als wandelndes Lexikon muss auch Hubertus Kohnen genannt werden, der mir zu jedem Team Informationen lieferte. Des Weiteren waren etliche Ascona B, Manta B, Kadett E, Astra F und Corsa OPC am Start. Beim Rundgang durchs Fahrerlager auf dem Marktplatz fiel mir ein Asco-

na 400 auf, der Fahrer: Walter Röhr! Es handelte sich dabei um den ersten öffentlichen Einsatz, des Siegerautos der Rallye Monte Carlo 1982, Röhr hat sie damals gewonnen. Das Auto hat eine bewegte Historie und wurde 2009 von Kenia nach Deutschland geholt und neu aufgebaut. Es handelt sich um das Fahrzeug RA 39. Der Eigner, Steffen Burgart, meinte, das Auto mit dieser wertvollen Historie gehöre wieder nach Deutschland, und der erste Fahrer müsse dann wieder Walter Röhr sein.

So war es ein großartiges Erlebnis, Herrn Röhr persönlich kennen zu lernen. Ein sehr bodenständiger und sympathischer Mann. Er nahm sich für mich sehr viel Zeit und erklärte mir

interessante Details. Das Auto RA 39 war ursprünglich ein Leichtbau für Schneeeinsätze. Erkennbar an den teilbaren Verbreiterungen hinten. Sie dienten dazu, das driftende Heck an Schneewände „anzulehnen“. Das hatte sonst keiner!

Walter Röhr fuhr dieses Auto mir Erfolg auch auf der Rallye Korsika und Schwedenrallye.

Der Ascona trägt übrigens heute wieder das Kennzeichen, das er schon 1982 bei der WM hatte.

*Dieter Budke *3073*



Zwei bekannte Gesichter im Kosmos des Alt-Opel-Freundes: Walter Röhr (links) und Dieter Budke



„Nur ein alter Ascona“, denkt der Laie, bis er...



...ihn von unten sieht – mit Wattgestänge!



Zu schnell für den Fotografen – Heinz Kottmann im Kadett C GT/E



Ascona-Heck mit teilbarer Verbreiterung für Winterrallyes...



...und mit durchgehender Verbreiterung

Schloss Dyck Classic Days 2010

Zum kleinen Jubiläum, der inzwischen fünften Auflage der „Classic Days“ auf dem Wasserschloss Dyck im Rheinland, konnten die Veranstalter – ganz gemeinnützig (!) – zwar keinen neuen Besucherrekord melden, aber viel Lob einheimsen.

Nach den Auflagen in den Vorjahren lief diesmal alles nahezu perfekt: von der Kanalisierung der Besucherströme bis hin zu den eingehaltenen Zeitplänen sorgte eine eingespielte Organisation für allorts zufriedene Gesichter und eine hervorragende Presse.

Teil des attraktiven Programms sind in Schloss Dyck seit jeher die Demonstrationsrunden spektakulärer Renn-, Rallye- und Versuchsfahrzeuge.

In dieser Rubrik kam auch der Freund historischer Opel ganz klar auf seine Kosten. Nicht nur, weil Wolfgang Scholz die Replika des berühmten Opel RAK 2 an den Niederrhein geschickt hatte, der beherzt von Joachim Winkelhock bewegt wurde. Auch unser neues Mitglied Dr. Oliver Steinmetz fuhr sich auf einem gleichnamigen Commodore in die Herzen der Zuschauer und bewies, warum Opel damals im Motorsport ein Wörtchen mitreden konnte.

Dies untermauerte auch der Conrero-GT von (unserem ebenfalls neuem Mitglied) Maurice Van Sevecotte, der zusammen mit den Werksexponaten Experimental-GT, Diesel-Rekord-GT, Elektro-Rekord-GT, Aero-GT und weiteren Unikaten eine spektakuläre Opel-Sonderschau darstellte.

Diese gehörte in den Veranstaltungsbereich „Concours d’Elegance“, die in Schloss Dyck traditionell den zweiten Kaufgrund für eine mit 16,00 € relativ günstige Eintrittskarte ausmacht. Hierfür erhält der begeisterte Oldtimerfan kostenlos Einfahrt in den Oldtimerparkplatz „Miscanthusfeld“, für den wir von der Alt-Opel IG über einen reservierten Bereich für uns und unsere Freunde verfügen konnten. An beiden Tagen kommt hier eine Schau von über 7.000 Stücken mobilen Kulturguts zusammen, vom Versehr-



ALT-OPEL Stand auf dem weitläufigen Freigelände



Hans Herrmann lässt sich von unserem Dieter Budke im Kadett A chauffieren. Zur Erinnerung hat Hans Herrmann den Handschuhfachdeckel signiert. Wir legen Wert auf die Feststellung, dass Gebote für Handschuhfachdeckel, Kadetten und Korrespondenten zwecklos sind



Ein schöner Super 6



RAK 2 in voller Fahrt



Diesel-Weltrekordwagen

tenroller Simson Duo bis zum Krupp-Lastzug aus der Wirtschaftswunderzeit – ein großes Treffen von Hobbyfreunden ohne Berührungsängste. Von dieser Freundschaft profitierte auch der Fahrer eines Isotta-Fraschini, der ohne die tatkräftige und unerschrockene Hilfe der Opel-Classic-Mannschaft wohl nicht rechtzeitig zum Concours gekommen wäre.

Gleichermaßen unerschrocken ließ sich (nein – noch nicht unser Mitglied) Hans Hermann ganz selbstbewusst im Kadett A von Clubmitglied Dieter Budke durch den Veranstaltungsbereich fahren – vorbei an seinen schwäbischen Sponsoren und Arbeitgebern.

So hatten alle ihren Spaß an der zweitägigen Veranstaltung. Die Vorbereitungen für die Wiederholung im nächsten Jahr laufen bereits und fokussieren sich auf kleinere Änderun-

gen in der Ausstattung und dem Rahmenprogramm. Wenn alles andere so bleibt, dann dürften die Classic Days weiterhin zu den drei Oldtimer-Events in Deutschland zählen, zu denen die meisten Eintrittskarten verkauft werden. Wir sind wieder dabei!

*Text: Heiner Schnorrenberg *933
Fotos: Dieter Budke *3073, Olaf Trapp *136*

Stammtischausfahrt Oberösterreich

Unsere erste Stammtischausfahrt war wiederum ein Super Erfolg. Mit meiner Idee, nur eine kleine Rundfahrt mit gemeinsamen Mittagessen und anschließenden Benzingesprächen anzubieten, habe ich bei den Teilnehmern großen Anklang gefunden.

Kurz nach 10.00 Uhr starteten 20 OPEL-Oldies vom Clubwirt zur knapp 70 km langen Ausfahrt. Wir fuhren Richtung Eferding, durch zahlreiche Obstgärten und Gemüsefelder, weiter ein Stück entlang des Donautales, wo wir dann ins Aschachtal abgelenkt

sind und unser Ziel, den Dorfwirt in Pram ansteuerten. Bei diesem herrlichen Wetter hatte der Wirt für uns den Gastgarten gedeckt. Nach dem gemeinsamen Mittagessen konnte ich mit allen Teilnehmern Gespräche führen und erhielt ausschließlich positive Rückmeldungen über diesen gelungenen Tag.

Nicht ganz ohne Stolz möchte ich noch hinzufügen, dass wir beginnend aus den dreißiger Jahren mit einem OPEL 1,8 Liter bis Ende der siebziger Jahre mit einem Rekord E Caravan eine bunte Vielfalt an Opel Modellen

zur Schau stellen konnten und uns so mancher Fußgänger und Verkehrsteilnehmer begeistert zuwinkte.

An diese Stelle möchte ich noch meinen Dank aussprechen, an alle die mich bei meiner Arbeit unterstützen, und sich engagieren auch andere ALT-OPEL-Fahrer für uns zu interessieren. Ich freue mich schon auf den nächsten Stammtisch und bin guter Dinge, auch Alle wieder begrüßen zu können!

*Admiral in Fahrt
Gerhard Wintersteiger *3610*



Kontraste bei der Stammtischausfahrt – Olympia, Kadett A, Olympia Rekord '57...



...Kapitän '39 und GT...

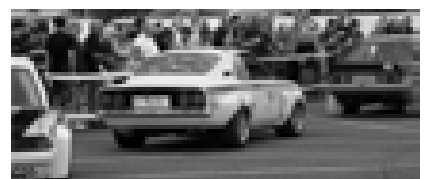


...und ein schöner 1,8 Liter, der die Steigungen auch prima bewältigt

Teilebörse in Rüsselsheim



Wolfgang Krapp erläutert die Verwindungssteifigkeit seines Ascona C Cabriolets: „Klappert überhaupt nie!“ Anneliese Büchner schaut ein wenig skeptisch



In Bewegung – als der Tag der offenen Tür bei Opel startete, orientierten sich zahlreiche Besucher um. Die kernig bewegten Manta und Ascona waren daran nicht ganz unschuldig...



Idyll in würdigen Mauern – mit Monza als „Teileträger“

*Norbert Büchner *2403*

Oldtimertag beim Autohaus Harm in Trappenkamp am 27.06.2010

Das Autohaus Harm (OPEL-Vertragshändler) in 24610 Trappenkamp hat in diesem Jahr den 4.Oldtimertag durchgeführt. Verantwortlich für diese Veranstaltung zeichnet der Alt-OPEL-Club Schleswig-Holstein, einige Mitglieder besitzen auch in der ALT-OPEL-IG eine Mitgliedschaft. Der Veranstaltungstag 27.06.2010 war ein schöner und warmer Tag; er hatte nur einen kleinen "Schönheitsfehler": Um 16.00 Uhr spielte die deutsche Mannschaft gegen England im Rahmen der Weltmeisterschaft (Ausgang ist bekannt). Aufgrund dieser Tatsache hatten die Organisatoren Zweifel, ob ausreichend Teilnehmer erscheinen würden. Doch schon gegen 10.30 Uhr waren alle Bedenken verflogen, als ca. 100 schöne Oldtimer aufgefahren waren. Insgesamt wurden um die 160 Fahrzeuge gezählt, als ab 13.00 Uhr eine Art Aufbruchstimmung eintrat, weil man das o.a. Spiel der Deutschen Fußballnationalmannschaft im Fernsehen zu Hause verfolgen wollte.

Vom Vorkriegsoldie (das älteste Fahrzeug war ein Laubfrosch Baujahr 1924) bis zum originalen (!) Manta B "400" war alles vertreten; schöne Original- und dezente zeitgenössisch sportlich umgebaute Fahrzeuge konnten bestaunt werden.

Auch ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm mit Live-Musik, Modellautorennbahn und allerlei lukullischen Genüssen rundete diese Veranstaltung positiv ab.

Christian Fabry *210



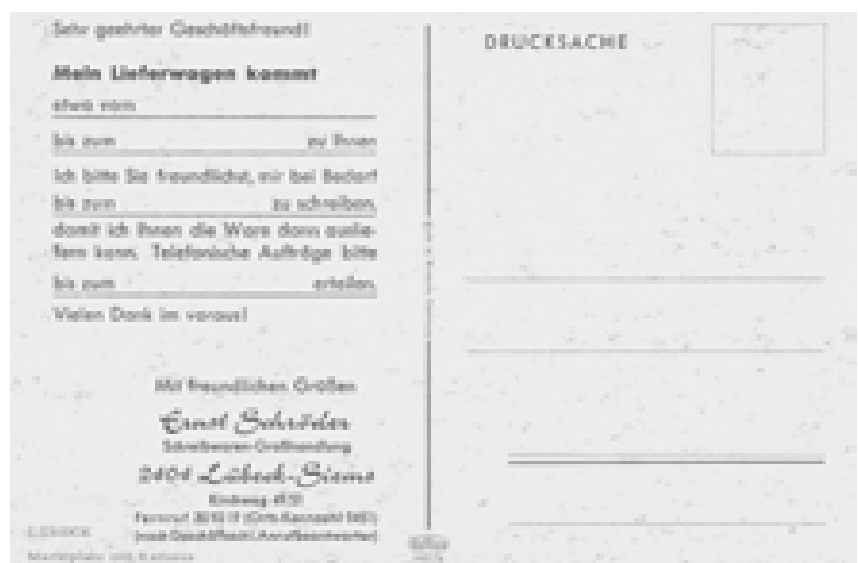
Wie sich die Bilder gleichen – VW, Ford, und Opel dominierten auf dem Lübecker Marktplatz das Bild schon um 1960, als diese Aufnahme entstanden ist und...



Wie sich die Zeiten ändern – heute ist der Ascona als Voyage oder Caravan weitaus seltener zu sehen als GT und Manta.



Wie sich die Namen ändern – heute spricht selbst die Adam Opel GmbH vom Laubfrosch, wenn vom offiziell 4 PS oder 4/14 PS bezeichneten kleinen Opel die Rede ist



...als Motiv der Benachrichtigungskarte diente, mit denen die Schreibwarengroßhandlung Ernst Schröder in Lübeck-Siems ihre Kunden über die bevorstehende Tour des Lieferwagens informierte. Geantwortet wurde per Brief oder telefonisch

75 Jahre Opel Olympia

Der Revolutionär sieht freundlich aus. Unauffällig, fast zierlich wirkt er neben seinen Nachfahren, dem üppig dekorierten Olympia '51 und dem majestätischen Kapitän P 2.6, die neben ihm stehen im Foyer bei Opel in Rüsselsheim. Wer die historische Bedeutung des Olympia nicht kennt, dessen selbsttragende Ganzstahlkarosserie vor 75 Jahren völlig neu war und die heute Allgegenwart ist, läuft glatt an ihm vorbei, denn es stehen so viele andere Autos um ihn herum, die mit funkelnem Chrom und üppig verzierten Kühlergesichtern mehr hermachen als der bescheidene Olympia von 1935. In seinen frühen Tagen war das vollkommen anders. Zwar zeigte das Kühlergesicht eine deutliche Ähnlichkeit zum populären P4, aber auch den fortschrittlichen 1,3 und 2 Liter, aber dass der Olympia eine gänzlich andere Konstruktion war, konnte auch der Laie sofort erkennen: Das erste in Deutschland gefertigte Großserienfahrzeug mit selbsttragender Karosserie kauert geduckt auf dem Asphalt, während seine noch mit dem separaten Rahmen unter der Karosserie gefertigten Modellgeschwister vergleichsweise hochbeinig aussehen. Ein niedrigerer Schwerpunkt kommt der Straßenlage zugute, und das

„sprengwerkartige Gerippe“, so hieß es in der Patentschrift, braucht viel weniger Platz als der Rahmen – der damit für den Innenraum zur Verfügung steht.

1935 war das eine Sensation. Selbsttragende Karosserien gab es zwar bereits, neben dem Lancia Lambda und dem Citroen 11 CV verzichtete auch der Konstrukteur des Kleinen Grade-Wagens oder Grade-Kleinwagens auf den Rahmen, aber erstens gebührt Opel der Verdienst, die Vorteile des Bauprinzips konsequent zu Ende gedacht zu haben, und zweitens war der Olympia das erste Automobil, dem man die neue Logik auf den ersten Blick ansehen konnte. Lambda und 11 CV sahen immer noch aus wie althergebrachte Autos, nur etwas niedriger, und den Kleinen Grade hat kaum jemand überhaupt zu Gesicht bekommen.

Im April ging der Olympia in Produktion, begleitet von einem riesigen Medienecho nach der ersten Präsentation auf der Berliner Automobilausstellung zwei Monate zuvor. Das Opel mit spektakulären Aktionen wie der legendären Fahrt im Zeppelin wach hielt, aber auch mit dem Härtestest einer Fahrt des Olympia nach Olympia, die den Zweiflern zeigen sollte, dass die neue Bauweise hält, der

Olympia ein Zuverlässiger ist. Ein gewagter Spagat, zumal die neue Modellbezeichnung auf die im folgenden Jahr geplanten Olympischen Spiele in Berlin Bezug nahm, einem einmaligen Ereignis, das Auto aber natürlich viel länger gebaut werden sollte. Wie lange, das hätten sich seine Entwickler 1935 sicher nicht träumen lassen.

Nur 835 Kilogramm brachte der Olympia auf die Waage, fast drei Zentner weniger als der in konventioneller Bauweise konstruierte Vorläufer. Der übernommene Motor mit 1,3 Litern ermöglichte den direkten Vergleich: 24 PS waren schon nach damaligen Maßstäben nicht eben viel, aber im Olympia reichten sie für immerhin 95 km/h, eine fühlbar lebhaftere Beschleunigung und einen reduzierten Verbrauch. Fahrleistungen und Innenraum qualifizierten den Olympia zum Reisewagen, die mit nur 3,95 Meter Länge kompakten Abmessungen zum idealen Gefährt für die Stadt.

Selbst die passive Sicherheit, heute wird sie eher mit Herstellern in Schwaben und Schweden in Verbindung gebracht, nahm mit dem Olympia ihren Anfang: Wenn auch die Fertigung des Daches in einem Stück eher der Vereinfachung der Herstellung diene, so wies sie doch den Weg zur steifen Fahrgastzelle, und die Auslegung des gabelförmigen Trägerprofils vorn zielte bereits auf die Absorption von Aufprallenergie, nahm also die Knautschzone vorweg. Eine Revolution macht man nicht nur draußen auf der Straße, sondern auch zu Hause, hinter verschlossenen Türen. Und so kam mit der neuen Bauweise auch ein völlig neues Fertigungsverfahren zum Einsatz, das heute längst überall Standard ist: die Hochzeit. Vorm Olympia wurden die Aggregate einzeln in den Rahmen geschraubt, auf den anschließend die Karosserie gesetzt wurde. Mit und nach dem Olympia wurden Motor, Getriebe und Vorderachse vormontiert



Geräumige Reiselimousine, kompakter Stadtwagen – der Opel Olympia deckte 1935 mehr als eine Fahrzeugklasse ab und verkaufte sich entsprechend gut

und dann in einem Arbeitsgang von unten in die Karosserie gehoben. Auch das brachte dem Käufer handfeste Vorteile, denn, heute kaum vorstellbar, der Olympia kostete mit 2.500 Mark weniger als sein Vorgänger. Für den 1,3 Liter waren 450 Mark mehr zu bezahlen. Noch im Jahr der Markteinführung gelang Opel als erstem deutschem Hersteller der Sprung über die Marke von 100.000 produzierten Autos.

Opel hielt den Olympia aktuell: Schon 1937 bekam er ein Vierganggetriebe, hydraulische Bremsen und 2 PS mehr Leistung, und mit dem Modelljahr 1938 gab es die große Modellpflege mit Ergänzung des Programms: Neben der zweitürigen Limousine und der Cabriolimousine konnte für 2.950 Mark nun auch ein Viertürer bestellt werden. Über dem neuen Hochleistungsmotor mit hängenden Ventilen und strammen 38 PS aus 1,5 Litern ruhte nun die moderne, einteilige „Alligatorhaube“, und auch das Kühlergesicht präsentierte sich modernisiert.

Zwar endete die Fertigung kriegsbedingt nach zwei Jahren, aber sie wurde 1947 wieder aufgenommen, und ein ganz neu konstruierter Nachfolger erschien erst mit dem Olympia Rekord '53. Der für Laufruhe und Zuverlässigkeit legendäre Motor blieb noch weitere zwei Jahrzehnte in Produktion, zuletzt wurde er im



Glas-Haus – ein solches Modell mit Plexiglaspartien anstelle der Karosserie-bleche sorgte für die Sensation der Berliner Automobilausstellung 1935

Rekord A verbaut. Die Modellbezeichnung wandelte sich zwar stufenweise zum Rekord, tauchte aber in den Sechzigern wieder auf am heute seltenen Ascona-Vorläufer Olympia, der die kompakte Karosserie des Kadett mit den größeren Motoren des Rekord kombinierte und damit der Idee des Olympia '38 nahe kam: ein kompaktes, handliches Auto mit sportlichem Einschlag und hohem Reisekomfort.

In der Alt-Opel IG gehört der Olympia zu den „Gründungsmitgliedern“, und nicht wenige Kenner attestieren ihm sogar eine höhere Dauerhaftigkeit als seinen Nachfolgern. Die Karosserie birgt kaum Rostnester, die gedroselten Motoren erreichen enorme Laufleistungen – und bei Berichten von Treffen der Typgruppen wird überhaupt nie etwas geschraubt, obwohl unter den Olympioniken die



Glas-Haus – ein solches Modell mit Plexiglaspartien anstelle der Karosserie-bleche sorgte für die Sensation der Berliner Automobilausstellung 1935

Anreise auf eigener Achse bis heute Standard ist.

Mit seinen 75 Jahren ist der Olympia immer noch rüstig. Wie es sich für einen alten Revolutionär gehört!

*Text: Stefan Heins *1662*

Fotos: Classic Archiv der Adam Opel GmbH

Mit dem Olympia in Olympia

1875 begannen nach einem Jahrhundert voller fehlgeschlagener Anläufe die systematischen Ausgrabungen des antiken Olympia, des Austragungsortes der Olympischen Spiele der Antike. Geleitet wurden die Ausgrabungen vom Deutschen Ernst Curtius. 1896 erfolgte die Wiederbelebung der Olympischen Spiele, erster Austragungsort wurde Athen. Zwei Jahrzehnte darauf hätte Berlin Austragungsort der Sommerspiele sein sollen, doch Europa befand sich im Ersten Weltkrieg. Auch um die Spiele

1936 gab es vorab politische Diskussionen; international wurden sie mit Recht als Propaganda-Plattform der Nationalsozialisten gesehen. Leni Riefenstahl drehte während der Spiele einen Film, der athletische Körper verherrlichte, sofern sie denn weiß waren. Der vierfache Medaillengewinner Jesse Owens wurde nur gezeigt, wenn es sich nicht vermeiden ließ. Der ein Jahr zuvor präsentierte Opel Olympia erhielt seinen Namen mit Blick auf die kommenden Spiele, der Hersteller befand allerdings als Teil



Über sieben Brücken... wenn sie denn da gewesen wären. Der Olympia schafft aber auch die Flussüberquerung durch die Furt



Wie eine Kulissee bei Karl May – allerdings waren Raubüberfälle in der Abgeschiedenheit der Bergwelt durchaus ein Risiko



Olympischer Geist – der Super 6 hatte es auf den engen Straßen oft schwerer als die kompakten Olympias

eines US-Konzerns in einer schwierigen Situation: Den staatlich geforderten Silberpfeilen von Mercedes-Benz und der Auto-Union etwas entgegen setzen durfte Opel nicht, Blitze fertigen für die Wehrmacht schon. Den P4 weiter bauen durfte Opel auch nicht, er hätte den Erfolg des geplanten KdF-Wagens gefährdet, den eine Klasse höher angesiedelten Olympia fertigen schon.

Opel suchte einen spektakulären Beleg für die Haltbarkeit und Belastbarkeit der revolutionären selbsttragenden Karosserie – und so entstand die Idee, die Route der Fackelläufer von Olympia nach Berlin mit einer

Gruppe Opel Olympia zu fahren, begleitet vom Fotografengespann Dr. Wolff & Tritschler. Auch ein Super 6 war mit von der Partie. An Bord der Opel waren Presseleute, die sich ein Bild von der Robustheit der neuartigen Karosserien machen sollten. Die Zivilisation endete hinter Belgrad. Keine asphaltierten Straßen mehr, enge hölzerne Brücken, manchmal auch nur Furten. Dokumentiert hat die erfolgreich bestandene Bewährungsprobe dann Dr. Carl Wiscott in einem 1936 erschienenen Buch. Die Fotos von Dr. Wolff & Tritschler sind hervorragend, auch nach heutigen Maßstäben.

Das Buch ist offenbar in einer großen Auflage erschienen, viele der überregional anbietenden Antiquariate haben es im Angebot für rund 10 € plus Versand.

Griechenland im Auto erlebt von Dr. Carl T. Wiscott, mit 83 Fotos von Dr. Paul Wolff und Tritschler, Bruckmann-Verlag, München 1936 (nur noch antiquarisch erhältlich)

*Text: Stefan Heins *1662
Fotos: Dr. Wolff & Tritschler/ aus dem Buch „Griechenland im Auto erlebt“*



Die Route der Olympioniken

Wie die Opel-Werksfeuerwehr zu ihrem Schlauchboot kam

Die Rüsselsheimer Werksfeuerwehr benötigte dringend ein Schlauchboot, da sie im Opelhafen hin und wieder zu tun hatte und es dort auch einmal zum Einsatz kommen konnte. Der damals verantwortliche Chef lehnte dies kategorisch ab. Seine Meinung war, dass es auch ohne Schlauchboot ginge und was soll im Hafen schon brennen. Doch eines Tages erwischte er die Mannschaft im Hafen mit einem vollkommen neuen Schlauchboot beim Üben. Er ließ alle antreten, strammstehen und fragte, wer denn den Auftrag für das Schlauchboot unterschrieben habe. Die Antwort des Zugführers war: „Ei Sie persönlich,

Herr Chef!“ Seine Antwort war: „Niemals, ich war immer gegen ein Schlauchboot für die Feuerwehr.“ Zurück im Büro wurde eine Kopie des Auftragsformulars geholt, und was war da zu lesen, mit der Unterschrift des überraschten Chefs:

1 Schlauch 30 m
1 Schlauch 45 m
30 Schlauchschellen
1 Schlauchboot
1 Schlauch 60 m

Der Chef musste sich geschlagen geben, und so kam die Rüsselsheimer Opel-Werksfeuerwehr zu ihrem Schlauchboot.

Text und Cartoon Günther Stütz



Aus dem Familienalbum...

...von Armin Rauschenberger heute eine ganze Reihe historischer Aufnahmen, und eine Besonderheit: Opel war in beiden Familien der Eltern die Marke der Wahl, und das über Generationen!

Hier Armin dazu im Originalton:

Der Kapitän '56 gehörte meinem Urgroßvater (Vater meines Opas väterlicherseits), das war sein letztes Auto. Der Olympia '38 gehörte wiederum meinem Großvater. Der P1 Caravan war Firmenwagen von meinem Urgroßvater (Vater meiner Oma väterlicherseits). Der Rekord P2 war Opas zweites Auto. Danach hat der sich den Rekord C gekauft. Dieser ging an meinen Vater weiter, als sein erstes Auto. Danach kaufte sich mein Opa den Commodore B, gefolgt vom Commodore C. Beide wurden von meinem Vater weitergefahren. Der Commodore C sollte mein erstes Auto werden, wurde aber zu meinem

Entsetzen ein paar Monate vor meinem 18. Geburtstag gegen einen Corsa B eingetauscht! Mein erstes Auto wurde dann schlussendlich ein Astra F. Auch zwei Kadetten hatten wir in der

Familie, einen C City und einen E, beide waren Firmenautos. Anbei findest Du noch ein altes Foto von einer Autoweihe am Radkersburger Hauptplatz, genau dort wo auch Ihr gestanden seid, nur dass die Autos



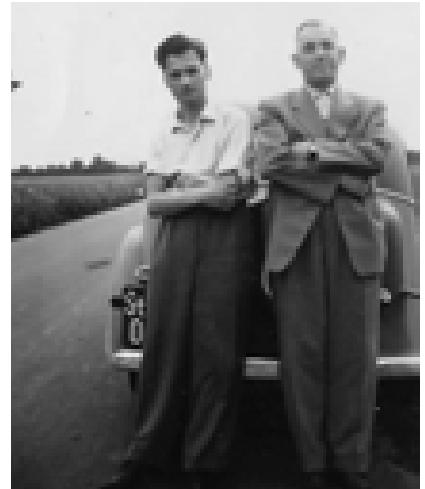
Olympia 38 – umgebaut auf die Front des Modells '50,...



SCHUHKARTONSEITE



...was die Seitenansicht mit den runden Kotflügeln zeigt. Das Heck ziert wie die Front noch die ältere, zierliche Stoßstange



Kapitän 56 im Schnee...



...und im Sonnenschein vor ländlicher Kulisse



Rekord P1 Caravan als Firmenwagen, mit Steppke



Rekord P2, ebenfalls im Schnee...



...und im Sonnenschein



Bei der Autoweihung auf dem Hauptplatz in Bad Radkersburg ist nur ein Opel auf dem Bild zu sehen, ein Rekord P2 Caravan ganz rechts. Von links Austin, Fiat und gleich drei Ford, dahinter diverse Schlepper. Die auch geweiht wurden, der vorgeschriebene Überrollbügel kam erst ein Jahrzehnt später

SCHUHKARTONSEITE

genau in die andere Richtung schauen. (Der Hauptplatz wurde in den neunziger Jahren umgebaut, zuvor war er quasi ein großer Kreisverkehr.)

Des Weiteren findest du anbei Bilder aller ALT-OPEL, die in unserem Familienbesitz waren.

Armin Rauschenberger *3648

Hallo Armin,
gerade baue ich an der Schuhkartonseite für die Oktoberausgabe, und dabei fällt mir auf, die Bilder namens "Olympia 38" zeigen zwei Autos. Einen Olympia '38 und einen '50 oder '51. Kannst Du den Verwandten noch nachreichen, der das Auto gefahren ist?

Danke & viele Grüße,
Stefan

Hallo Stefan,
ich war am Wochenende zuhause bei meinem Großvater. Er kann sich an keinen 2. Olympia in der Familie erinnern.

Seiner war ein '38er. Er ist auch auf allen Fotos zusammen mit dem Olympia drauf. Die Fotos sind mit Jahreszahl beschriftet, sie stammen alle aus 1955. Allerdings hat er mir erzählt, dass der Olympia restauriert werden musste, bevor er fahrtüchtig war. Ich könnte mir vorstellen, dass im Zuge der Restaurierung auf die



Rekord C mit „Abnähern“ am Kotflügel und an den Türen



Commodore B mit zeittypischen rechteckigen Zusatzscheinwerfern, aufgenommen Pfingsten 1979

"neue" Front umgerüstet worden ist!
Liebe Grüße,
Armin

Anm. d. Red.: Diesen kleinen Briefwechsel wollten wir Ihnen und Euch nicht vorenthalten.

Die anderen Bitter

Vor allem der Bitter CD schaffte es aus dem Stand in die Liga der Automobile, deren Ruhm ihre Verbreitung sogar überstieg – etwas, das sonst nur Ferrari, Maserati, Jaguar und wenigen anderen gelungen ist, und auch bei diesen Marken nur einzelnen Modellen. Der SC war zwar sogar mehr Bitter als sein glamouröser Vorgänger, aber zugleich das vernünftige und praktischere Automobil. Eigenschaften, die der Legendenbildung im Weg standen und stehen.

Doch es gab seither nicht nur Prototypen, die es dann aus den unterschiedlichsten Gründen nicht in die Serie geschafft haben, sondern auch Bitter-Automobile, die durchaus auf den Straßen zu sehen waren – um später völlig in Vergessenheit zu geraten.

Bitter Super Aero

Im März 1976 machte der Bitter Super Aero, wie der CD bei Baur gefertigt, seine Aufwartung. Erich Bitter hatte schnell begriffen, dass der

Erfolg des CD seinen Namen zur Marke gemacht hatte, und er suchte nach einer Möglichkeit, seine Basis zu verbreitern. Nach unten, vor allem bezahlbar sollte das neue Auto sein. Seine Wahl fiel auf den Kadett C als Basisfahrzeug, und die Marktlücke sah er beim Cabriolet. Oder dem, was die grassierende Sicherheitshysterie davon übrig gelassen hatte, denn neben Fiat und Alfa Spider waren in oder eher etwas oberhalb dieser Klasse nur noch Triumph Spitfire und



Pinin Ferrari – die italienisch inspirierte Form des Bitter Rallye GT war progressiv genug, um noch Jahre später beim Fiat Barchetta frisch zu wirken



Seltener als ein Morgan Aero ist der Bitter Aero allemal, und ausgerechnet die wilden Kotflügelverbreiterungen sorgen heute für eine eigen- und vielleicht sogar einzigartige Form von Understatement: Wer nichts vom Bitter Aero weiß, wird im ersten Moment an einen Eigenbau aus einer Werkstatt in Lüdenscheid-Nord oder Herne-West denken. Dirk Balkmann ficht das nicht an, er hat gleich mehrere Aero

MGB übrig geblieben. Wo es lang ging, zeigten „Sicherheitscabrios“ mit breitem Dachbügel. Porsche prägte die Bezeichnung Targa, sie wurde bald auch für den VW-Porsche und den Matra 530 verwendet. Cabrio mit breitem Bügel, oder Limousine bzw. Coupé mit herausnehmbarem Dachmittelteil und demontierbarer Heckscheibe? Die Gelehrten waren sich darüber keineswegs einig. Unstrittig war aber, dass diese Karosseriebauart bei den aufkommenden Crashtests

handfeste Vorteile bot. Die Fahrgastzelle des Aero überstand die vorgeschriebene Fahrt vor die Wand unbeeindruckt.

In Serie ging dieses Modell schließlich als Opel Kadett Aero, ein großer Verkaufserfolg war dem Frischluft-Kadett allerdings nicht beschieden. Er war, Resultat der Handarbeit bei Baur, teuer. „Das Cabrio, das geräumige Urlaubs- und Einkaufsauto sowie das problemlose Fahrzeug für den Stadt- und Berufsverkehr. Ein Cabrio für die

ganze Familie“, stand im Prospekt, und in der Preisliste standen 14.500 DM. Nicht viel für die Arbeit, die in jedem dieser Autos steckte und bei Baur tadellos ausgeführt wurde, aber sehr viel für 1,2 Liter und 60 PS. 1977 kam zusätzlich der 1,6 Liter mit 75 PS ins Programm. Das Auto lief flotter, der Verkauf nicht, und ein Jahr später beendete Opel die Karriere dieses Modells.

Bitter hatte Herstellung und Vertrieb komplett aus der Hand gegeben, weil der Aufbau eigener Kapazitäten in der erforderlichen Größenordnung nicht in Frage kam, die letzten zehn Kadett Aero sicherte er sich aber. Sie trugen die Fahrgestellnummern 1332 bis 1341, und mochte ihnen auch die brave Herkunft von weitem anzusehen sein, so waren sie doch sorgfältig modifiziert und weiterentwickelt. Der 1,6 Liter bekam bei Irmscher zusätzliche Leistung eingehaucht und brachte es auf 90 PS, die immerhin 170 km/h ermöglichten. Die Karosserie erhielt Kotflügelverbreiterungen, in den üppigen Radhäusern hockten Reifen des damals gewaltigen Formates 195/70 HR 13, und das Fahrwerk war betont straff abgestimmt. Schwarz, Leder weiß oder Velours grün, elektrisch einstellbare und beheizbare Sitze, eine Silberplakette mit dem Namen des Käufers und auf Wunsch die abenteuerlichsten Extras – der Bitter Super Aero wollte sportlich und Luxuswagen zugleich sein und mit den günstigen Unterhaltskosten des Kadett C brillieren. Eine verwegene Mischung, zumal für 25.000 Mark. Die zehn gefertigten Exemplare verkauften sich schnell, und die meisten kehrten nach dem Ende ihres Alltagsdaseins in ihre Heimat zurück: Ein nicht weit von Bitters Wirkungsstätte in Schwelm lebendes Mitglied der ALT-OPEL IG hat inzwischen gut die Hälfte aller jemals gebauten Bitter Super Aero zusammen.

Bitter Blazer

Dieses Ansinnen ließe sich nicht mehr umsetzen beim nächsten Bitter, an den sich kaum noch jemand erinnert. Vielfach wurde sogar seine Existenz bezweifelt, doch gegeben hat es ihn tatsächlich, den Bitter Blazer. Zwei Varianten waren geplant, als Basis

diente der Chevrolet Blazer mit 5,7 Liter V8 und 152 PS. Beiden gemeinsam waren die Karosserieänderungen an der Front und am Heck, vier modifizierte Kotflügel, elektrische Außenspiegel, Gasdruckstoßdämpfer, Sperrdifferenzial, mattschwarze Armaturenbrettabdeckung und natürlich die Speziallackierung. 14.000 DM netto sollte der Umbau der Basisversion kosten, die gehobene Ausführung mit Recaro-Sitzen und luxuriös ausgestatteter Innenraum stand mit 16.500 DM netto in der Preisliste. Der Presstext befand: „Damit wird der "Bitter-Blazer" zum idealen Allround-Fahrzeug, das sich ebenso zum mühelosen flotten Fahren auf der Autobahn, wie zum Durchwühlen von unwegsamem Gelände eignet.“

Berühmtheit erlangte das einzige gebaute Exemplar als Spielkarte im Autoquartett, geadelt für den Schulhof mit dem Zusatz „Superstecher“. Das Vorbild lief im Bergischen Land und wurde später auf einem Schwelmer Schrottplatz der Abrechnung zum Kilopreis zugeführt, so ergaben es die Recherchen des Bitter Club International.

Bitter Rallye GT

Blendende Aussichten hatte ein anderes Projekt, dem von verschiedenen Seiten eine mehr als ausreichend große Marktnische attestiert wurde: der Rallye GT.

Kleine, offene Sportwagen waren nach der Sicherheitshysterie Anfang der siebziger Jahre und dem Niedergang der englischen Automobilindustrie weitgehend aus dem Angebot verschwunden oder fristeten als mehrmals modellgepflegte Zombies ein Schattendasein. Der Fiat 124 Spider trug Stoßstangen, die aussahen als seien sie für das Durchbrechen von Bankeingängen gedacht, am Alfa Spider wurde im Jahresrhythmus erprobt, wie sich eine hübsche Form mit immer mehr Plastik verunstalten ließ. Der letzte Aufguss des MGB war wegen US-amerikanischer Sicherheitsvorschriften höher gelegt worden, was ihn mit den feisten Gummistoßstangen wie einen mit Teilen aus einem Autoscooter reparierten DKW Munga aussehen ließ. Das um 1970 aufkommende „Sicherheitscabrio“, in



Vergessen von der Welt – der Bitter Blazer, Vorläufer der erst viel später populären Geländewagen mit Vollausrüstung und...

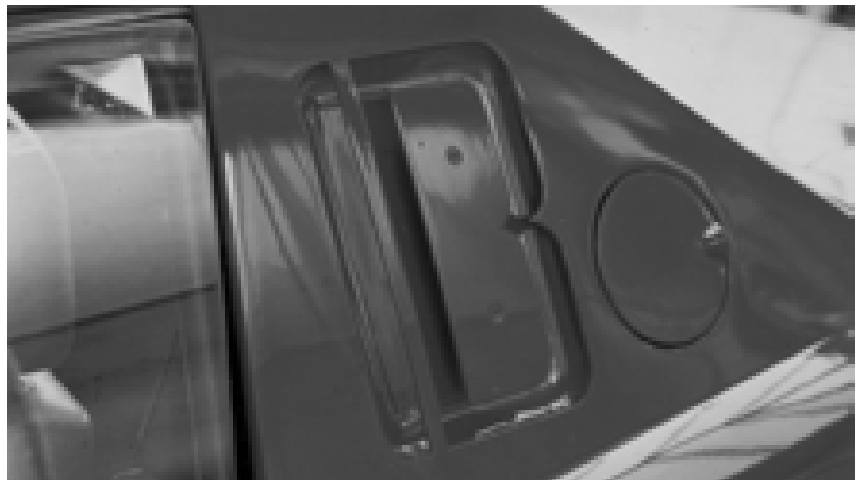


...als Superstecher im Autoquartett der Alptraum von Alice Schwarzer



Miami Vice! Nein, Schwelm, Berliner Straße. Von dort aus sollte der Bitter Rallye GT die (westliche) Welt erobern, und nach Florida wären sicher einige gegangen. 1.500 Vorbestellungen hatte Bitter

Anlehnung an eine Porsche-Modellbezeichnung landläufig Targa genannt, war in Gestalt des VW-Porsche 914 und Matra 530 beerdigt worden. Weder Leistung noch Eleganz boten diese Flops, und Individualität allein war nicht genug, um sich gegen ansehnlichere und vor allem günstigere Coupés wie den Ford Capri oder den Opel Manta durchzusetzen. Ein Manta B bildete die Basis des Bitter GT, dessen von Erich Bitter mit ein wenig Unterstützung durch Opel-Designer Hideo Kodama gezeichnete Form sehr eigenständig geriet. Teils war das beabsichtigt, teils aber auch den Eigenheiten der Basis geschuldet. Front und Heck wirkten italienisch, die unter Plexiglashauben abgedeckten Lampen gab es bereits bei Alfa Romeo, die doppelten runden Rückleuchten erinnerten an Ferrari. Die gedrungene Seitenlinie hingegen entsprang zunächst nicht etwa einem Geistesblitz seines Schöpfers, sondern resultierte aus der Höhe der Federbeindome vorn. Bitter machte aus der Not eine Tugend und aus der erzwungenen Bauhöhe der Front ein cleveres Zitat der coke bottle shape, die schon beim Opel GT großen Erfolg hatte. Obendrein verschaffte dieser Kunstgriff dem Bitter Rallye GT einen unverwechselbaren Auftritt, denn mochten auch einzelne Elemente andere Sportwagen zitieren – die Mischung war einzigartig. Zunächst wurde ein Manta bei Isdera in Leonberg „entkleidet“ und in drei Teile zersägt. Ein reiner Zweisitzer sollte der GT werden, schon der Handlichkeit zuliebe. Den ursprünglichen Plan, die Front etwas zu verlängern und darüber die klassische Frontmotor-Silhouette zu erreichen, gaben Erich Bitter und Isdera-Inhaber Eberhard Schulz aber schnell wieder auf, der vordere Teil der Bodengruppe wurde wieder angeschweißt. Die Verkürzung des Radstandes (und der Kardanwelle, aller Leitungen...) um zwanzig Zentimeter dagegen wurde umgesetzt. Vorderbau und Türschweller erhielten Verstärkungen, und über den B-Säulen wuchs schließlich ein Targabügel aus der der Kunststoffkarosserie. Mit dem markentypischen Hohen B im Bügel. Ein Volkssportwagen konnte und



Das Hohe B, hier im Dachbügel. Der Verlauf der Scheibe verrät, dass es sich um den handgefertigten Prototyp handelt – bei dem es am Ende bleiben sollte

sollte der GT nicht werden, dafür lag der Anteil an Handarbeit zu hoch – aber einigermaßen bezahlbar bleiben schon. Und das ließ sich über einen Targabügel leichter erreichen als über weitere Verstärkungen der Bodengruppe, die noch mehr teure Handarbeit erforderlich gemacht hätten. 40.000 Mark, das war der Zielpreis für die Einstiegsversion mit dem Zweiliter-Motor aus dem Manta, der den aerodynamisch günstig geformten GT auf respektable 200 km/h beschleunigen sollte. Für die Topversion sah Bitter einen bei Mantel vermittels einer Kurbelwelle mit 90 mm Hub auf 2,6 Liter vergrößerten Vierzylinder vor, dessen Charakter wohl an den durchzugsstarken Motor des SC 3.9 erinnert hätte, wäre es denn zur Produktion gekommen. Dazwischen rangierte der 2,4 Liter mit Vierventilkopf, 144 PS stark. Der Bitter Rallye GT wurde von der Fachpresse mit vielen Vorschusslorbeeren bedacht, stellvertretend sei ein Fahrbericht in der Auto, Motor und Sport 1984 genannt – und seine Produktion bei Steyr in Graz immer wieder aufgeschoben. Zunächst, weil wegen der Startschwierigkeiten des SC niemand Zeit für ihn hatte. Dann, weil der Aufbau des Vertriebsnetzes in den USA alle Kapazitäten beanspruchte. Es folgte der im letzten Zuverlässigen geschilderte Konkursantrag, von manchen bis heute fälschlich als Konkurs bezeichnet, worüber Erich Bitter sich durchaus ärgern kann. Auch, weil bereits 1.500 Vorbestellungen für den Rallye GT vorgelegen

hatten.

Als alles überstanden war, hatte der Manta B seine besten Zeiten bereits hinter sich, und die Produktionseinstellung zeichnete sich ab. Bitter hätte den GT vielleicht noch ein Jahr auf Bodengruppen aus der regulären Manta-Produktion setzen können und sich dann mit Teilesätzen bevorraten müssen. Ein Unterfangen, das seine finanziellen und logistischen Möglichkeiten gesprengt hätte, zumal der Verkaufspreis knapp kalkuliert war und weit höhere Stückzahlen als die des SC erfordert gewesen wären. Einen Prototypen gibt es, mehr bleibt nicht übrig vom Traum, einen Bitter für das Volk (der Prokuristen und leitenden Angestellten) zu schaffen. Wie richtig Erich Bitter mit dem Konzept gelegen hat, belegte nur kurze Zeit später der Erfolg des Mazda MX-5, den einige europäische Hersteller auch hätten bauen können, an dessen vermeintlich riskantes Konzept sich aber niemand herantraute.

Nachdem durch die im letzten Zuverlässigen geschilderten Umstände die Produktion des Bitter SC überraschend eingestellt worden war, galt es zunächst, einen Nachfolger auf die Räder zu stellen. Davon wird im nächsten Heft berichtet.

*Text: Stefan Heins *1662
mit Material von Reiner Köstner
*393, Joachim Stange *1795
Fotos: Dirk Balkmann *2475, Olaf
Trapp *136*

Unterwegs im Frua Diplomat

– ein Zeitzeuge erzählt

Dass in den siebziger Jahren die Firma Bitter ein V-8 Coupe auf der Basis des Opel Diplomat gebaut hat, dürfte allgemein bekannt sein. Aber auch eine andere Firma wollte in dieses Geschäft einsteigen, und so bekam Opel zwei Fahrzeuge der Fa. FRUA zur Begutachtung. Nachdem die damalige PEK (Produkt Entwicklung und Konstruktion) alle Tests abgeschlossen und dem „Modellschneider“ einen negativen Bescheid

mitgeteilt hatte, wurden diese Fahrzeuge zunächst einmal abgestellt, bis mein damaliger Chef G. D. Broomfield eines dieser Fahrzeuge kaufte. Auch ich durfte dieses Auto manchmal fahren. Statt mit hoher Geschwindigkeit über die Autobahn zu rasen, machte es viel mehr Spaß, durch Orte oder Städte zu fahren und sich von staunenden Betrachtern bewundern zu lassen.

So fuhren wir auch an einem schönen

Sommertag durch die Wiesbadener Wilhelmstrasse, und da wegen der geringen Bauhöhe der Kühler wesentlich verkleinert wurde und auch die eingebauten Zusatzventilatoren nicht ausreichend Kühlung brachten, kochte der Kühler. Unmittelbar gegenüber vom Parkcafé ließ mich mein Boss anhalten mit den Worten, dass ich etwas Wasser besorgen solle. Anscheinend habe ich etwas verdutzt geschaut, denn im Nu kramte er hinter dem Beifahrersitz eine zwölf Liter Wasser fassende Gartengießkanne hervor und stand an der Kuchentheke des Cafés an, um Wasser für unseren Kühler zu bekommen. Unter den schmunzelnden Blicken der Besucher haben wir unseren Kühler mit frischem Wasser gefüllt und hatten noch einen schönen Nachmittag im Taunus.

Günther Stütz



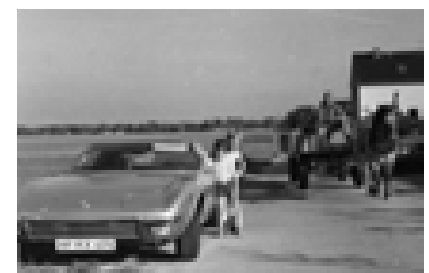
Der König der Vorstadt – Frua CD in braver Wohnstraße, dahinter ein Kadett C



Nicht Maserati steht links unter der zierlichen Rückleuchte, sondern „Automatic“. Der Frua sah tatsächlich dem Maserati Mistral ähnlich, trug aber das Opel-Markenlogo...



Stereo – die zwei Ventilatoren hinter dem großen Kühlluft einlass sind gerade eben zu erkennen. Leider vermochten sie die Schwäche des Prototypen nicht zu beheben: nicht genug Kühlerkapazität



...und gefiel nicht nur Kennern, wie die begeisterten Kinder auf diesem Bild zeigen

Not macht erfinderisch!



Ranger 1900 von 1970 auf dem Marktplatz in Meiningen...

Ende der sechziger Jahre ging der Englischen Autoindustrie schlecht. Die Vauxhall-Händler in der Schweiz hatten nichts mehr zu verkaufen. „Entweder wurden die Lieferungen durch Streiks blockiert, sodass gar keine Autos importiert werden konnten, oder die ankommenden Fahrzeuge waren in so desolatem Zustand, dass an einem vernünftigen Verkauf nicht mehr zu denken war. Das Management in Biel entschied, auf Basis des Opel Rekord und Commodore ein eigenes Produkt zu lancieren, das mit dem Qualitätslabel „Made in Switzer-

land“ die Vauxhall-Kunden bei der Stange und die Vauxhall-Händler über Wasser halten sollte. Die Idee war gut, das Auto auch, aber es kam zu spät: längst waren Vauxhall-Kunden zu Opel übergelaufen oder entdeckten die neuen, billigen und zu Tausenden auf den Markt strömenden Toyotas, Mazdas und Datsun.“ Lediglich 391 Ranger wurden 1970 gebaut als zweitürige und viertürige Limousine mit dem Vierzylinder- sowie als viertürige Limousine und Coupé GTS mit dem Sechszylinder-motor (2500 ccm). 1971 wurden

insgesamt 345 Exemplare gefertigt, 1972 waren es sogar 451. Bereits 1973 wurde die Produktion eingestellt.

Ranger-Fahrzeuge wurden von General Motors Suisse in Biel (nur für die Schweiz) und von GM in Antwerpen (für den Benelux-Markt) mit aus Südafrika speziell importierten Teilen (wie z.B. Kotflügeln, Grill, Stossfängern) zusammengestellt. Aus Südafrika stammte auch die Idee zu diesen Modellen, und der Markenname. Wenn auch der Begriff Weltauto bei Opel zuerst im Zusammenhang mit dem Kadett C in den Gebrauch kam, so könnte er auch für den Rekord C verwendet werden, eine Dekade eher: Neben der Fertigung in Südafrika gab es auch eine in Mexiko und eine in Brasilien (Chevrolet Opala). Während die Karosserien der Schweizer und der südafrikanischen Versionen einander entsprachen, gab es bei den Motoren Unterschiede. Der Schweizer Ranger A teilte sich die Motoren mit Rekord C und Commodore A, während für das in Südafrika gefertigte Modell Vierzylinder mit 2,1 und 2,5 (!) Litern von Chevrolet gab, deren Leistung von 65 bis 120 PS reichte. Die höhere Angabe wurde nach der SAE-Norm gemacht, und angesichts der Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h dürften knapp 100 DIN-PS realistisch sein. Neben dem Viergang-Schaltgetriebe stand eine Dreigang-Automatik zur Verfügung. Die Karosserieauswahl entsprach der des Rekord C, nur den zweitürigen Caravan gab es nicht im Programm.



...und hier bei der Ausstellung im Salzhaus, Wangen an der Aare



Die Radkappen ziert der Springbock...

In Europa lagen die Dinge komplizierter, denn trotz aller Probleme bemühte sich Vauxhall mit Erfolg, die interne Konkurrenz nicht zu groß werden zu lassen. Wer den 1,9 Liter wollte, konnte ihn nur als zweitürige Limousine bekommen, und wer den 2500 bzw. 2500 S (wie Commodore GS) wollte, hatte die freie Auswahl – sofern es kein Caravan sein sollte, den gab es überhaupt nicht als Ranger. Preislich rangierte der Ranger zwischen Vauxhall Ventora und Opel Rekord.

Der Modellwechsel zum Rekord D/Commodore B wurde in Südafrika mit einem Jahr Verzögerung nachvollzogen. Nun war nicht mehr vom Ranger die Rede, vielmehr hießen diese Opel-Derivate Chevrolet 2500, 3800 bzw. 4100. Der Zweieinhalbliter war der aus dem Vorgänger bekannte Vierzylinder, die beiden großen Motoren hatten sechs Zylinder. Die Leistung reichte von 120 bis 157 SAE-PS.

In Europa blieb es beim Namen Ranger, und wieder kamen die Motoren von Opel, die Anbauteile aber aus Südafrika. Das Spitzenmodell 2500 GTS entsprach wieder dem Commodore GS (ohne E), als Einstiegsmotorisierung diente jetzt der 1,7 Liter mit 83 PS. Auf den ersten Blick zu erkennen waren diese Modelle an den Doppelscheinwerfern, anders als beim Rekord ausgeführt waren auch Kühlergrill, Blinker, Heckblende und natürlich die Embleme. In der Schweiz kostete das Ranger 2500 GTS Coupé nun sogar mehr als das Commodore GS Coupé, was zur Verbreitung dieser Derivate sicher nicht viel beigetragen haben wird. Heute sind diese Fahrzeuge echte Raritäten, von manchen Ausführungen ist nur noch ein einziges Exemplar bekannt. Einige davon waren bei unserem Internationalen Jahrestreffen 2009 in Wangen an der Aare zu bestaunen, dort sind die meisten Bilder entstanden. Der orangefarbene Ranger A von Mattia Ferrari wurde auch dieses Jahr in Meiningen viel bestaunt.

*Text: Mattia Ferrari *782, Stefan Heins *1662*

*Fotos: Joachim Stange *1795, Mattia Ferrari *782*



...und die C-Säule ein geschwungener Schriftzug



Das Heck erinnert stark an den Commodore



Das Spitzenmodell war der 2500 GTS, er entsprach dem Commodore GS. Hier ein Coupé von vorn...



...und hier das Heck. Es handelt sich um das letzte bekannte Exemplar in der Schweiz!



Ranger 1900 B Coupé 1973 mit den typischen Doppelscheinwerfern...



...und der geänderten Blende am Heck

Diskussionsrunde zu Restaurierungsphilosophien auf der Klassikwelt Bodensee

Die vom DEUVET initiierte Diskussionsrunde zur Restaurierungsphilosophien brachte allen Beteiligten neue Sichtweisen.

Dirk Voigtländer (Dipl.-Restaurator) Friedrich Rückert (Gutachter), Frank Rickert (Firma Mechatronik) und Maik Hirschfeld (Präsident des DEUVET) brachten unter Moderation von Dr. jur Götz Knoop ihre Standpunkte zwischen der Erhaltung der Originalität, der Befriedigung von Kundenwünschen und der Erfüllung des Anforderungsprofils zur Begutachtung als Oldtimer im Sinne des Straßenverkehrsrechtes zum Ausdruck.

Die Diskussionsteilnehmer arbeiteten heraus, dass auch die Implementierung aktueller Technik in historische Karossen akzeptabel sein kann, wenn

dies bei der Präsentation und Vermarktung der Fahrzeuge offenkundig dargestellt und kein „Etikettenschwindel“ betrieben wird. Häufig sei der Rückgriff auf aktuelle Techniken die einzige Möglichkeit, Fahrzeuge vor der Verschrottung zu bewahren.

Gerade bei sehr seltenen Fahrzeugen sei auch nicht nachvollziehbar, wie der „Auslieferungszustand“ tatsächlich ausgesehen habe, weshalb die Wiederherstellung des Originalzustandes zwangsläufig auf eine Art Phantasieprodukt hinaus laufe.

Gleichwohl sei die Herstellung der Originalität zu bevorzugen, wenn und soweit dieser nachvollziehbar sei. Bei noch existenten Herstellern sei dies nahezu durchgängig gegeben.

Kritisch wurde die Veränderung von

Fahrzeugen im finanziellen Interesse gesehen, also zB der Umbau von Coupe-Fahrzeugen zu Cabrios. Dies verzerrt den repräsentativen Überblick über die Automobilgeschichte.



Von links nach rechts: DEUVET-Präsident Maik Hirschfeld, DEUVET-Vizepräsident Dr. Götz Knoop, Diplom-Restaurator Dirk Voigtländer, W. Mohr, Clubrepräsentant, Frank Rickert von der Firma Mechatronik

Historisches H-Kennzeichen - Hessen geht den Bremer Weg

Auch Hessen lässt nun historische H-Kennzeichen nach Bremer Vorbild zu. Als erstes Bundesland hatte der Stadtstaat Bremen H-Kennzeichen in alter

Schrift zugelassen.

Eine erträgliche Gebühr wurde hierfür fällig. Nun folgt Hessen dem Bremer Vorbild und lässt ebenfalls Kennzei-

chen in alter Schriftart zu.

Wir freuen uns sehr über zweiten Vorstoß in Sachen historischer Kennzeichen.

Warum setzt sich der DEUVET für die Verlängerung der Hauptuntersuchungsfristen für Oldtimer ein?

Derzeit müssen Oldtimer mit H-Kennzeichen wie alle Personenkraftwagen im Abstand von zwei Jahren zur Hauptuntersuchung (allgemein TÜV genannt). Nach der repräsentativen Studie aus einer Umfrage des DEUVET und der Fachmagazine aus dem Jahre 2006 beträgt die durchschnittliche Fahrleistung eines Oldtimers in Deutschland weniger als 2.000 Kilometer im Jahr. Diese Fahrzeuge werden überdurchschnittlich gepflegt und gewartet. Die Mängelquote bei den Hauptuntersuchungen liegt unterhalb derer von normalen Gebrauchsfahrzeugen. Außerdem fallen Oldtimer bei Unfällen nicht durch technische Mängel als Unfallur-

sache auf. Im Gegenteil: Ist ein Oldtimer in einen Unfall verwickelt, trifft den Fahrer des Oldtimers in den meisten Fällen keine Schuld.

In mehreren europäischen Staaten gelten für Oldtimer bereits wesentlich längere Intervalle für eine technische Hauptuntersuchung. So zum Beispiel in Dänemark acht Jahre und in Polen fünf Jahre. In Belgien, Luxemburg und Schweden wurde eine technische Überprüfung für Fahrzeuge vor Baujahr 1950 ganz abgeschafft. In den Niederlanden müssen seit 2009 Oldtimer vor Baujahr 1960 ebenfalls nicht mehr überprüft werden. Eine vollständige Abschaffung wollen wir aus

verschiedenen Gründen nicht fordern. Unserer Ansicht nach ist eine Verlängerung der Hauptuntersuchung auf fünf Jahre ein sinnvoller Kompromiss. In dieser Zeit fährt der Besitzer im Durchschnitt weniger als 10.000 Kilometer. Jeder aktive Oldtimerbesitzer, der an mehreren Veranstaltungen teilnimmt, führt im eigenen Interesse technische Überprüfungen seines Fahrzeuges entweder bei entsprechender Fachkenntnis selbst durch oder lässt diese durch eine Fachwerkstatt durchführen.

Nicht nur in Bezug auf Kostensenkungen und Abbau von Bürokratie halten wir die Forderung für angemessen. Zusätzlich muss berücksichtigt wer-

den, dass dadurch eine geringere Umweltbelastung entsteht, da sich zusätzliche Fahrten zu den Prüfstationen, die in ländlichen Gebieten erheblich sein können, vermeiden lassen. Dieser Antrag wurde im Jahre 2008 vom DEUVET in Zusammenarbeit

mit der FDP-Bundestagsfraktion in den Bundestag gebracht. Er wurde damals von der schwarz-roten Bundesregierung abgelehnt. Die FDP-Bundestagsfraktion ist jetzt bereit, diesen Antrag erneut zu stellen. Der DEUVET nutzt derzeit seine politi-

schen Kontakte, um die Bundestagsabgeordneten im Vorfeld mit den oben genannten Argumenten zu überzeugen.

Peter Schneider
DEUVET-Vizepräsident

Ist das Wechselkennzeichen für Oldtimer, Klassiker und Youngtimer sinnvoll?

Das Wechselkennzeichen (WKZ) ist in aller Munde und es gibt Befürworter und Gegner. Das Bundesverkehrsministerium plant die Einführung im Laufe des Jahres 2011, hat aber im eigenen Haus mit Finanzminister Wolfgang Schäuble noch eine Hürde zu überwinden. Denn dieser befürchtet offenbar, dass das Steueraufkommen massiv sinken wird, wenn von bis zu drei möglichen Fahrzeugen, nur noch eines versteuert werden soll. Seit dem 1. Juli 2009 fließen die Einnahmen der Kfz-Steuer an den Bund und nicht mehr an die Länder, hier geht es um immerhin rund 9 Milliarden Euro. Experten und Insider gehen davon aus, dass das Bundesfinanzministerium auf die volle Kfz-Steuer für jedes einzelne Fahrzeug bestehen wird, nur wo ist dann der Anreiz? Auch die Versicherungsbranche tut sich momentan noch schwer mit dem Wechselkennzeichen, hat man doch die Einnahmetücher im Trocknen und muss keine Pauschalangebote machen.

Zu den Befürwortern zählt natürlich die Industrie, aber auch eine große Bereitschaft quer durch alle Parteien, dem Vorschlag des Bundesverkehrsministeriums zu folgen. Das Institut für Automobilwirtschaft (IFA) rechnet mit über 90.000 verkauften neuen Fahrzeugen, die der Staatskasse Mehrwertsteuereinnahmen von rund 369 Millionen € bringen würden, weitere 205 Millionen Steuereinnahmen kämen durch Gebrauchtwagenkäufe dazu. Zusätzliche Fahrzeugkäufe würden auch die Konjunktur weiter ankurbeln und Arbeitsplätze sichern. Fakt ist zurzeit, dass das Wechsel-

kennzeichen zweiteilig sein wird. Schaut man von vorne auf das Nummernschild, ist rechter Hand ein kleines Blechschild fest angebracht, das für das jeweilige Fahrzeug die Kennziffern 1, 2 oder 3 trägt, am Heck wird zusätzlich die HU-Plakette aufgeklebt. Die eigentlichen Kennzeichen können somit relativ leicht am Fahrzeug gewechselt werden. Von den bis zu drei möglichen zugelassenen Kfz. darf natürlich immer nur eines auf der Straße gefahren werden. Nicht benutzte Fahrzeuge müssen auf Privatgrund stehen und dürfen nicht auf öffentlichen Straßen geparkt werden. Nach dem jetzigen Stand der Dinge können auch Fahrzeugkategorien beim WKZ nicht gemischt werden. Das heißt die Kombination von Auto, Motorrad oder LKW ist nicht zulässig. Gerade das wäre das aber eine interessante Alternative.

Welche Chancen eröffnen sich damit für die Oldie- und Klassikerszene? Laut unseren eigenen Informationen ist auch die Möglichkeit geplant, das H-Kennzeichen auf dem zweiteiligen WKZ mit einzubeziehen. Dann könnte über der Kennziffer 1,2 oder 3 ein H stehen. Davon ausgehend, dass Oldies nur eine sehr geringe jährliche Kilometernutzung haben, ist es eine Alternative für den Personenkreis mit nur einem Klassiker. Wünschenswert und interessant wird es, wenn H-Kennzeichen als WKZ beantragt werden können, ohne eventuelle Einschränkungen der bisherigen Mobilität. Allerdings müsste sich hierbei auch die Versicherungswirtschaft bewegen und günstige Rahmenverträge z.B. für drei Fahrzeuge anbieten. Denn wenn

weiterhin für jedes einzelne Fzg. der Steuersatz des H-Kennzeichens bezahlt werden soll und auch die Versicherung sich nicht wesentlich ändert, dann kann man die entsprechenden Fahrzeuge auch wie bisher bewegen. Es könnte aber eine Alternative für Klassiker sein, die das H-Kennzeichen aus Altersgründen noch nicht bekommen, bzw. die Anforderungen zum Erhalt des H-Kennzeichens nicht erfüllen können.

Nach jetzigem Kenntnisstand soll beim WKZ die KFZ-Steuer ganzjährig entrichtet werden. Nur wenn der Steuersatz beim WKZ pauschaliert wird, in welcher Form auch immer, ist es eine wirkliche Alternative. In wie weit Halter von dem mit Einschränkungen verbundenen 07-Kennzeichen darauf zurückgreifen werden ist fraglich. Denn diese müssten ein H-Kennzeichen beantragen und alle zwei Jahre die HU durchlaufen. Der Schutz und die Ausnahmeregelungen für H & 07-Kennzeichen müssen auf alle Fälle erhalten bleiben.

Im Gegensatz zu den Aussagen des IFA wird sich das WKZ nach Einschätzung des DEUVET zum jetzigen Zeitpunkt nur unwesentlich auf die Old- & Youngtimer Branche auswirken, denn es werden nicht mehr Klassiker deswegen zusätzlich restauriert oder gewartet werden. Man darf nicht vergessen, dass die Jahresfahrleistung für historische Fahrzeuge in Deutschland knapp unter 2000 Kilometer pro Fahrzeug liegt, ein WKZ in der vorliegenden Form würde diesbezüglich keine Änderung zur Folge haben.

Maik Hirschfeld / DEUVET Präsident

Kräftiges Wachstum bei Fahrzeugen mit H-Kennzeichen

Berlin, 17. August 2010. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat erstmals eine detaillierte Auswertung der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen durch das Kraftfahrt-Bundesamt durchführen lassen. H-Kennzeichen sind vom Gesetzgeber für Oldtimerfahrzeuge vorgesehen, die mindestens 30 Jahre alt sind.

Die Zahl der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Aufgrund der zunehmenden Beliebtheit von historischen Fahrzeugen wuchs die Zahl der automobilen Oldtimer mit H-Kennzeichen allein in den letzten fünf Jahren

um mehr als ein Drittel (plus 37 Prozent) auf rund 210.000 Fahrzeuge. Neun von zehn davon sind Pkw (188.360). Hinzukommen 7.691 Krafträder, 6.553 Nutzfahrzeuge, 5.470 Zugmaschinen und 1.880 sonstige Fahrzeuge.

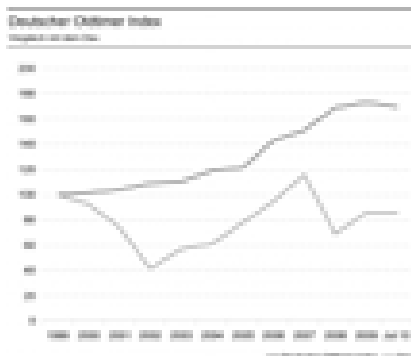
Bei der dominierenden Gruppe der Pkw führt die Marke Mercedes-Benz mit 43.839 Einheiten (23,3 Prozent) die Rangliste an. Danach folgen Volkswagen mit 34.970 (18,6 Prozent), Opel mit 15.125 (7,2 Prozent), Ford mit 9.909 (4,7 Prozent) und Porsche mit 9.465 Pkw (4,5 Prozent). Das H-Kennzeichen wurde 1997

eingeführt, um kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut in der Bundesrepublik zu schützen. Voraussetzung für ein H-Kennzeichen ist ein Mindestfahrzeugalter von 30 Jahren. Außerdem muss das Erscheinungsbild seit der Auslieferung weitgehend unverändert sein und das Fahrzeug einen guten Pflege- und Erhaltungszustand vorweisen. Für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen fällt ein einheitlicher Kfz-Steuersatz von 191,73 Euro an. Außerdem haben die Fahrzeuge freie Zufahrt zu den Umweltzonen.

Stefan Röhrig (VDA)

Entwicklung des Deutschen Oldtimer Index

Eine Überraschung fand sich in einer Meldung des VDA, in der es um die Wertentwicklung bei Oldtimern geht. Dort wird wie schon in den seligen Tagen von Klassik Invest darüber jubiliert, dass Oldtimer eine höhere Wertsteigerung haben als der DAX, der Dow Jones oder der Nikkei-Index. Da aber niemand seinen Nikkei per Vollkasko versichert oder am DAX das Getriebeöl wechselt und solche Statistiken Ausnahmefahrzeuge wie auf Auktionen für aberwitzige Summen gehandelte Bugatti enthalten, sind solche Wertentwicklungen mit Vorsicht zu genießen.



Spannend wird es für uns beim Blick auf die Entwicklung der Modelle: Unser Kadett B steht in den Top Ten! Das überrascht, und das sollte vielleicht auch ein Denkanstoß für die unter uns sein, die größere Arbeiten daran planen und in Sorge sind, den Wert später nicht angemessen versichern zu können.

Hier die Tabelle:

Rangliste der Fahrzeuge nach Wertentwicklung/Rang Hersteller Typ Rang 2009

1	Citroen 2CV 6	(1)
2	Fiat 500 F	(2)
3	Porsche 924	(11)
4	Cadillac Eldorado	(6)
5	Lancia Fulvia 1.3S	(9)
6	Porsche 911 SC	(3)
7	Mercedes-Benz 280 SE (W116)	(14)
8	Ferrari Dino 246 GT	(4)
9	Opel Kadett B 1100	(8)
10	Toyota 2000 GT	(10)

Quelle: Classic Data

Rekord im Internet

Mein Geschäftskollege hat mich heute darauf aufmerksam gemacht, dass mein Rekord D im Internet zu sehen ist, probiert einfach mal den Link aus: http://www.autobild.de/artikel/opel-rekord-d_1163819.html

Die Bilder wurden vor längerer Zeit in Feuerbach, ehemalige Verchromerei Schoch, für Auto-Bild Klassik aufgenommen.

*Bernd Gartner *1558*

Service-Adresse

Durch einen Übertragungsfehler ist eine neue Service-Adresse nicht in der letzten Ausgabe erschienen, hier kommt sie ausnahmsweise außer der Reihe:

*Autosattlerei / Polsterei
Glasurit Lackcenter
Auto Hoff GmbH
Im Speyer 7
54294 Trier
Telefon: 0651/82749-0
<http://www.citroen-haendler.de/hoff-trier/startseite>
Info: Joachim Michels *2714*

Fritz B. Busch hat seine letzte Fahrt angetreten

Am 5. August 2010 starb Fritz B. Busch, Deutschlands bekanntester Motorjournalist und zugleich Pionier des Oldtimerhobbys, im Alter von 88 Jahren. Bekannt wurde der in Erfurt geborene Busch ab 1958 mit Beiträgen in *auto*, *motor* und *sport*, die sich in Stil und Sichtweise deutlich vom üblichen nüchternen Beschreiben technischer Zusammenhänge abhoben. Er hat weitaus eher als viele andere begriffen, dass der Kauf eines Automobils nur scheinbar rationalen Beweggründen folgt. Seine Artikel, legendär der Fahrerbericht über den Jaguar E, schwankten zwischen originell dargebotener Faszination und klug analysierter Kritik an der Industrie, aber auch am Käufer. In den sechziger Jahren versuchte Busch sich gemeinsam mit Pio Manzú als Autobauer und schuf den Autonova fam, der zwei Jahrzehnte zu früh kam und Konzepte wie Renault Espace oder Opel Meriva vorwegnahm. 1973 nutzte er die die Gunst der Stunde, dank der Ölkrise waren leistungsstarke Sportwagen günstig zu haben, und begann sein gerade erst eröffnetes Museum in Wolfegg am Schloss bei Ravensburg mit einer fantastischen Sammlung auszustatten. Heute beherbergt das Museum über 200 Exponate, die in liebevoll erzählten Geschichten vorgestellt – und vielfach bewusst im patinierten Originalzustand belassen – werden. Zuverlässig fahren müssen die Oldtimer allerdings, denn bis ins hohe Alter ließ es Fritz B. Busch sich nicht nehmen, einen auszusuchen für die Fahrt nach Spanien oder Italien, an eins der Sehnsuchtsziele früherer Tage. Dabei lebte Busch stets in der



Fritz B. Busch, wie ihn jeder Automobilliebhaber kennt – mit Schiebermütze und Handschuhen am Steuer eines offenen Sportwagens. Roadster und Tourer waren seine Leidenschaft, darunter auch...



...der Opel 4 PS, mit dem er 1972 eine epische Reise durch die Alpen unternommen hat, nachzulesen bei uns in dZ 200

Gegenwart und ließ sich nie auf die Rolle des leutseligen Nostalgikers reduzieren. Noch in seinen letzten Interviews sagte er deutliche Worte über PS-Wahn und immer mehr Gewicht als Resultat von immer mehr Ausstattung, die der erklärte Liebhaber einfacher, volkstümlicher Automobile kritisch betrachtete. Das Museum wird von seiner Tochter Anka Busch in seinem Sinne fortgeführt, unsere Typgruppe Kadett A konnte sich letztes Jahr ein Bild davon ma-

chen und war begeistert.

Fritz B. Busch war nicht nur ein großer Köhner, sondern auch ein großzügiger Kollege, der unser Clubmagazin mit Beiträgen unterstützt hat und für die Fragen jüngerer Kollegen immer ein offenes Ohr hatte. Mit ihm verliert die deutsche Oldtimerszene einen großen Mann und einen guten Freund.

*Text: Stefan Heins *1662
Fotos: Automuseum Busch*

SUCHE FAHRZEUGE

Doktorwagen: Bitte alles anbieten, auch Fahrzeuge in schlechtem Zustand. Jean-Marc Bach *2544, Tel. 00352-621 154 111, Mail: jean-marc.bach@education.lu



Olympia Cabrio oder Kadett B Kiemen- bzw. LS Coupé zum Restaurieren gesucht, evtl. auch ältere Restaurierung. Bitte alles anbieten! Wolfgang Major *3236, Tel. 07181-71407, Fax -44225

BIETE FAHRZEUGE

P4: zum Restaurieren, Karosserie teilweise instand gesetzt, Motor teilzerlegt, alle Teile vorhanden, teils doppelt, diverse Neuteile. 2.000 €. Herr Krebs, Tel. 0211-317676

Kapitän 51: Bj. '52, rot, innen beige, ältere Restaurierung, sehr gepflegter, schöner Zustand, Motor vor 10tkm überholt. VB 23.900 €. Kontakt: Rainer Wieler *766, Tel. 08273-2812

Blitz 1,75to: Komplett in Fachwerkstatt restauriert, Preis auf Anfrage. Josef Micke *328, Tel. 05242-7514 (Büro), -405944 (privat)

Kapitän '56: ca. 1½ Kapitän '56, zerlegt, aber komplett. Viele Neuteile und restaurierte Teile, nur komplett abzugeben. Preis VHS. Peter Dreyer *1216, Tel. 081217-977455 (abends) oder 0176-26318308

Rekord P1: Biete wohl einmaligen Rekord P1 in comograu mit alabastergrauen Dach und mintgrüner Kunstlederinnenausstattung. Dieser Wagen ist in einem einzigartigem Zustand und wirklich nur für echte Liebhaber und Sammler interessant: EZ 26.11.1959 in Rüsselsheim auf einen Werksmeister bei Opel. Abgemeldet am 24.10.1973 bei 23.739 km. Original Pappbrief mit einem Eintrag und Original Scheckheft, kompl. bis zur letzten Inspektion am 21.10.1970 bei 21.960 km immer bei Auto Jakob in Rüsselsheim gewartet. Absolut ungeschweißt (alle Sicken vorhanden) und mit 1. Lack. Die Innenausstattung ist ohne Gebrauchsspuren (Lenkrad und Sitzbezüge im Halbjahreswagenzustand). Die Spaltmaße und der Kofferraum- und Tankzustand sind

fantastisch. Gebrauchsspuren findet man lediglich an den Radläufen. Perfekter Chromzustand der originalen Stoßstangen Blinker/ Rücklichter, aller Zierleisten und der Gummimatte im Fußraum, die butterweich ist. Der Motor läuft, ich habe ihn 2006 behutsam wieder zum Leben erweckt, aktuell wurde die komplette Bremsanlage überholt sowie vier neue Stoßdämpfer eingebaut, dazu die Benzinpumpe, alle Wasserschläuche und Vulkolanbuchsen erneuert und alle Öle ersetzt, TÜV und H-Gutachten bei Verkauf NEU. VHB Euro 24.500.- Bei echtem Interesse bitte Bilder per Mail bei Horst@walter-lauffen.de oder Tel. 07133-16167 anfordern (tel. bitte nicht später als 20.30 Uhr)

Rekord P2: LV, 1,7 Liter-Motor, komplett im Originalzustand zum Restaurieren, seit rd. 15 Jahren stillgelegt. Peter Frahm *1521, mobil 0171-6456433

Kapitän P 2.6: rollfähige Rohkarosse, EZ 1964 (Schweizer Fahrzeug, Papiere vorhanden); Vorder- und Hinterachse eingebaut, Vorderachse mit Servozylinder; teilrestauriert, nur noch wenig Restarbeit; Preis: VS. Heiko Altvater *2656, Tel. 07741-65263, Mail: hhhh.altvater@gmx.de

Rekord Coupé 6A: Oldtimerkennzeichen, abgemeldet. Schriftliche Anfragen an Hans-Erwin Schütz *1798

Senator A1: 2.5 E, Bj. 1982, 140tkm, astrosilber, blauer Stoff, Schiebe-/ Hubdach, Zwischenmodell, fahrbereit, zum Restaurieren; VHB: € 500,- Gerhard Stamera *2051, Tel: 0043/2952/5661, Fotos per E-Mail: gerhard.stamera@wien.gv.at

Rekord E: 2.0E, EZ 6/83; wird auf roter 07er Nummer bewegt (ggf. Übernahme im Rahmen Bestandsschutz möglich); Auspuff komplett und Kühler neu; Frontscheibe neuwertig getönt mit Blaukeil u. Scheibenantenne; Kupplung vor ca. 33 TKM neu, Nackenstützen und Gurte hinten, Kofferraumfernentriegelung; Preis: VS. Heiko Altvater *2656, Tel. 07741-65263, Mail: hhhh.altvater@gmx.de

Corsa A Spider: Baujahr 1987, Farbe weiß, elektr. Fensterheber, TÜV bis Mai 2011, Verdeck und Reifen neu, Motor 1.300 ccm, 44KW, sofort fahrbereit. Preis: VHB 3.800,- €. Peter Kreß *246, Tel. 06203-42455, Mail: peterkress@gmx.net

Corsa A Spider: Irmscher Corsa Spider, Bj. 8/1987, 1281ccm³, 44 kW, 115.000km. Das Fahrzeug ist in einen tadellosen Zustand, hat keinen Rost und wurde auch nicht verspachtelt und geschweißt. Neues Verdeck, neue Reifen auf original Irmscher Felgen und ein Windschott, das nachträglich montiert

worden ist. Das Fahrzeug ist aufgebockt und steht in einer trockenen Garage. 4500€ VHB. Uwe Hess, 67112 Mutterstadt, Richthofenstr. 2, Tel. 06234-801551, Mail: uwehess@web.de

Ascona C: 1.6i Touring, 32.000km Laufleistung, HU & AU 06.2012, Zentralverriegelung, GSD, Euro 2 Upgrade Kat, sehr guter Originalzustand. VB. 2000€. Dieter Budke *3073, mobil 0172-2429509

SUCHE TEILE

1,2 Liter: Für Bj. 1934 Gelenkwelle Viergang, Motorteile, z.B. Stirnräder, Ölpumpe, Pleuel, Dichtungen usw. Bitte alles anbieten. Heinz-Detlev Temme *3689, Tel. 0511-8379996

Blitz 1,5to: Für Blitz 1,5to (Bj. 38 - 51) ein komplettes Getriebe, bin aber auch an Teilen usw. interessiert. Harald Brem *1642, Tel. 09929/3704 ab 20.00Uhr, Mail: harald.brem@t-online.d

Kapitän '56: Armlehne vorn, grau; Nebelscheinwerfereinsätze (auch ohne Glas). Peter Dreyer *1216, Tel. 081217-977455 (abends) oder 0176-26318308

Kadett B: Armaturenblechpolsterung in schwarz für Modell 1966/67. Neu oder gut gebraucht. Rainer Manthey *737, Tel. 0177-3133003, Mail: rainer.manthey@t-online.de

BIETE TEILE

8/40 PS: Originale Lenkung mit Lenksäule, folgende Nummern stehen auf dem Gehäuse: AO 13992 und 11991 A, sowie Opel-Zeichen. Manfred Winkler *607, Tel. 09282-8333

Super 6: Chassisrahmen, Getriebe-Abdeckblech, kompl. Motorabdichtungssätze Ellring für Phase 1, Teller/Kegelrad 43:9 kurze Übersetzung, Differenzial 43:10 rostig, Stabilisator hinten mit Hülsen, Gummi-Meterware Heckscheibenfenster für Cabrio bzw. Cabriolimousine - Rahmen-Kühler, Blechmaske Kühler, Kotflügel vorn links, Kotflügelhalter dito, Ventildeckel, Luftfilter. Zustand der Teile auf Anfrage. Hans Joachim Raab *3, Tel. 06145-32730, Mail: joachim-raab@t-online.de

Kapitän 51: Getriebe, gebraucht; Polsterstoff aus einer Nachfertigungsaktion nach original Vorlage .7m x 1,42m; Kardanwelle gebraucht, Kardanlager gut. Olaf Trapp *136, Tel. 06105 22737, Mail: trapp@alt-opel.eu

Kapitän '51: Tachometer (neu),

Stoßstangenhälften hinten links und rechts und –hörner, neu verchromt. Wolfgang Lackermann *2291, Tel. 0281-81321, Mail: w.lackermann@lackermann.de

Kapitän 55-57; Zierteile: je ein Kühlergrill, Halter Innenspiegel, Satz Scheinwerfer, Satz Zierleisten Kotflügel vorn, Satz Zierleisten Türen vorn, Zierleiste Kotflügel hinten links, Zierstück (Schwalbe) Kofferdeckel, Blinklicht rechts, Satz Rückleuchten, Hupenzierring, Satz Schrift OPEL Motorhaube, Satz Scheibenchrom Windschutzscheibe sowie Heckscheibe, Winkelzierleiste Türverkleidung, Dreiecksfenster Tür vorne links mit Fensterführungsleiste, 3 Fensterkurbeln, 3 Türgriffe innen; alle Teile neu verchromt! Weitere Teile: je ein Zigarettenanzünder, Lichtschalter, Rohbautür vorne rechts neu, Radlager vorn innen/ vorn außen, Blinklichtgläser, Dichtungen für dto., Verteilerkappe, Verteilerfinger, Scheibenwischerarme, Kofferdeckel gebraucht, Tür hinten rechts gebraucht, Zylinderkopfdichtung Krümmerdichtung. Werner Koopmann *275, Tel. 05443-1741 (abends)

Kapitän '56: Sonnenblenden links und rechts, neu und gebraucht. Wolfgang Lackermann *2291, Tel. 0281-81321, Mail: w.lackermann@lackermann.de

Rekord P1/ P2: ein Satz (= 8 Stk.) Blattfedernzwischenlagen, Teile-Nr.4 28 811; ein Satz neue Bremsstrommeln für vorne und hinten verwendbar, einen Rep.satz P1/ P2 ab FG-Nr. für das Hinterachsdifferential Teile-Nr. 16 04 046; einen Dichtungssatz Hinterachse mit Kardanwellenaufnahme alle P1/ P2 ab FG-Nr., Teile-Nr. 16 04 049; einen Rep.satz für die Vorwärmklappe im Auspuffkrümmer, Teile-Nr. 16 08 084; einen kompl. überholten Bleifrei - Zylinderkopf (Entrostungsbad, Ventilsitze gefräst, neue Ventile eingeschliffen mit Schaftabdichtung, gehärtete Ventilsitzringe, geplant und lackiert aus Fachbetrieb), kompl. Auspuffanlage (kein Repro), NEUE Querlenker oben und unten, originale Stirnradsätze für 4- und 6 Zylinder (keine Repros), originalverpackte Stoßelstangen, neuer Anlasser und neue Lichtmaschine, originale Ausrücklager, originalverpackter Kühler, originalverpackte Kardanwelle, originalverpackter Verteiler, neues 3-Gang Getriebe. Rekord P1: eine Original Seitenwand 2trg. P1 mit der Teile-Nr.1 80 309; neue und originale Kotflügel links und rechts; neuer originaler Radkappensatz; alle Zierleisten in Originalverpackung; originalverpackte und komplette Rücklichter und Blinker vorn; ein Satz neue Bremsstrommeln vorne und hinten. Rekord P2: neue Kotflügel links und rechts; originalverpackter Kühlergrill komplett mit Emblem. Bei Interesse an weiteren Ersatzteilen bitte Neuteileliste für P1/ P2 und Kap. P 2.5/2.6 per Mail unter Horst@walter-

lauffen.de oder Tel. 07133-16167 anfordern (tel. bitte nicht später als 20.30 Uhr)

Rekord P1: Windschutz- u. Heckscheibe mit Rahmen und Gummi günstig zu verkaufen. Harald Brem *1642, Tel. 09929/3704 ab 20.00Uhr, Mail: harald.brem@t-online.de

Rekord P1: Zierteile: je ein(e) Stoßstange hinten rechts, Verbinder für dto., Verbinder Stoßstange vorn, Satz Rückleuchten, Satz Chromringe für Scheinwerfer, Satz Schrift Rekord an Kotflügel vorn, Innenspiegel, Satz Türgriffe, Satz Schließzylinder und Schloss Handschuhfach (gleichschließend); alle Teile neu verchromt; weitere Teile: je ein Anlasser überholt, 1 Lichtmaschine überholt, Benzinpumpe überholt, Zylinderkopfdichtungen 1500 und 1700 Krümmerdichtungen, Ölwanndichtungen, andere auf Anfrage; Gebrauchtteile: Tacho komplett, Zeituhr, Temperaturanzeige mit Kapillarrohr, Vorderachse ohne Bremsen, Hinterachse, Satz Kotflügel, Satz Türen Zweitürer, Motorhaube, Kofferdeckel, Heckteil, Frontteil, oberes Luftleitblech original Neuteil, Getriebe, komplette Verglasung Zweitürer, weiteres auf Anfrage. Werner Koopmann *275, Tel. 05443-1741 (abends)

Rekord P1: Kofferraumdeckel, rostfrei, 250 €. Alfred Huber *3699, Tel. 0041-44-8441507

Kapitän P 2.5/ P 2.6: neue Stoßdämpfer vorn, Radlagersätze, originaler Stirnradsatz, neue Bremsstrommeln. Bei Interesse an weiteren Ersatzteilen bitte Neu-Teileliste für den P1/ P2 und Kap. P 2.5/2.6 per Mail unter Horst@walter-lauffen.de oder Tel. 07133-16167 anfordern (tel. bitte nicht später als 20.30 Uhr)

Kapitän P 2,6: Motor: Zylinderblock und Zylinderkopf als Ersatzteile. Kurbelwelle mit Kolben im Zylinderblock. Motor dreht. Motor ist für Hydramatic-Getriebe ausgelegt. Schwungscheibe mit Schwingungsdämpfer vorhanden. Ansaug- und Auspuffkrümmer. Auspuffkrümmer wurde geschweißt. Hydramatic-Getriebe gebraucht. Olaf Trapp *136, Tel. 06105 22737, Mail: trapp@alt-opel.eu

Rekord A, B, C: Diverse Teile, teils neu, teils gebraucht für Rekord A, A6, B und C; einige Teile auch zu verschenken. Schriftliche Anfragen an Hans-Erwin Schütz *1798

Rekord A: Kühlergrill, 250 €. Alfred Huber *3699, Tel. 0041-44-8441507

Rekord C: Gebrauchtteile: Satz Türverkleidungen Viertürer rot, Motorhaube, Kofferdeckel, Türen komplett Viertürer, Polster Armaturentafel neu bezogen, komplette

Verglasung mit Dichtungen und Chromrahmen Viertürer, Vorderachse, Hinterachse, je ein Getriebe Lenkrad-/ Knüppelschaltung, Satz Radkappen neu verchromt, Stoßstange vorn rechts dito, hinten links dito, Lenkrad, Lenkgetriebe, Spurstange Mitte. Werner Koopmann *275, Tel. 05443-1741 (abends)

Kadett A: Neuteile: Satz Scheinwerfer A-L, Kühlergrill A-L, Scheinwerfer A, zwei Radkappen, Heckblech 180003, Kühlerjalousie, Wasserpumpe, Lichtmaschine 6V, Rahmenteil 216015, Kofferdeckel gebr., Bremsbeläge, zwei Schalter Scheibenwischer schwarz, dito zwei weiß, Blinklicht rechts, dito AL, Blinkerglas rechts, zwei Deckel HBZ, zwei Blinkerjoch, zwei Blinkerschalter mit Kabel 1241500, Tankanzeige, Tachometer, Rücklicht komplett Caravan rechts, Glas Nummernschildbeleuchtung, je ein Heizungszug 1824108/ 1824218, Auspufftopf, Endrohr, Rep.-Satz Hinterachse 1604017. Werner Koopmann *275, Tel. 05443-1741 (abends)

Kapitän/ Admiral A: Kraftstofftank und Kühler gebraucht, je 30 €; Einzelligesitze beige, je 50 €. Daniel Gilliéron *2361, Tel. & Fax 0041-7402303, Mail: Wil46lys@gmx.ch

Admiral/ Diplomat: Türscharniere neu und gebraucht, VS. Alfred Huber *3699, Tel. 0041-44-8441507

Rekord C/ Commodore A: Automatikgetriebe für 2 Ltr.-CIH, Dreigang, 100 €; zwei Servopumpen Lenkung, je 30 €; Kraftstofftank gebraucht, 30 €. Daniel Gilliéron *2361, Tel. & Fax 0041-7402303, Mail: Wil46lys@gmx.ch

GT: Gebrauchtteile: PVC-Einsatz für Armaturentafel, Hutablage Blech und Pappe, Handschuhfach, Querlenker unten rechts, Stabilisator vorn, Strebe HBZ, Motorhaube, Satz Türscharniere links und rechts, Zündspule, Rückfahrcheinwerfer, Satz Stoßdämpfer hinten, Handbremsseil, Satz Spiralfedern HA, Satz Bremsbacken HA neu. Werner Koopmann *275, Tel. 05443-1741 (abends)

Diplomat B/ KAD B: Frontscheibe mit Antenne klar, gebraucht, guter Zustand. Heckscheibe, Heizleiter gut, klar, gebraucht, einbaufertig, 120 €. Wolfgang Major *3236, Tel. 07181-71407, Fax -44225

KAD B: Viele gebrauchte Teile (auch Türverkleidungen). Teile auf Anfrage, Preis VS. Heiko Altvater *2656, Tel. 07741-65263, Mail: hhhh.altvater@gmx.de

Manta/ Ascona A: Alufelgen ATS 5-Stern, 6x13, vier Stück, 240 €. Alfred Huber *3699, Tel. 0041-44-8441507

Rekord D: (Schalter) Kühler, 119 €; Luftleitblech oben, 45 €; Auspuffkrümmer, 45 €; Hinterachswelle, 75 €. Alles Neuteile. Wolfgang Lackermann *2291, Tel. 0281-81321, Mail: w.lackermann@lackermann.de

Rekord D: für Bj. 1974 komplette Instrumenteneinheit gebraucht, aber gut (links vier kleine Instrumente, rechts Tacho und Drehzahlmesser). Manfred Winkler *607, Tel. 09282-8333

Commodore B: Heckblech mit Unterteil neu; Seitenwand links neu; Auspuff 2,5 S, 2,8 S komplett neu; Kühlergrill Rekord D neu; Heckleuchten; 4 Sportstahlfelgen gebr.; Verglasung Klarglas 4TL gebr.; Komplet 1.050 EUR oder einzeln Preis auf Anfrage. Matthias Goebel *1152, Tel. 07133-16977 (bis 21 Uhr), Mail: goebel@alt-opel.eu

Kadett C: Kühler, Vergaser, Scheinwerfer eckig, Blinker, Anlasser, Preis VS. Alfred Huber *3699, Tel. 0041-44-8441507

Rekord E1: Bremsbeläge vorn, neu, Satz (vier Stück): 25 €. Alfred Huber *3699, Tel. 0041-44-8441507

Omega A Caravan: 3.0 24V (EZ 12/92): Motor mit Automatikgetrieben, Auspuff komplett (mit 177 PS-Endtopf); Differential u. Antriebswellen, Hinterachsenlenker; Kombiinstrument; Preise: VS. Heiko Altvater *2656, Tel. 07741-65263, Mail: hhhh.altvater@gmx.de

Omega/ Senator: Alufelgen ATS, 7x15, mit Sommerreifen, vier Stück, 320 €. Stahlfelgen, 14 und 15 Zoll, 20 €/ Stück. Omega/Vectra u.a.: Lastenträger zur Montage an originale Dachreling, 2 Stück, 70 €. Alfred Huber *3699, Tel. 0041-44-8441507

Omega B: Fahrer- und Beifahrersitz; Preis VS. Heiko Altvater *2656, Tel. 07741-65263, Mail: hhhh.altvater@gmx.de

Diverse (Ascona, Manta, Kadett oder Corsa): Irmischer-Alukomplettträger, original Fünfeck-Felgen, Ronal 7J15E25 mit Irmischer-Schrift, mit Pirelli Cinturato P7, 195/50 VR 15, fast neu, 800 €. Wolfgang Major *3236, Tel. 07181-71407, Fax -44225

TAUSCHE ERSATZTEILE

KAD-A: Blinkerglas vorn rechts, weiß-gelb, neu. Im Tausch gegen ebensolches Blinkerglas links abzugeben. Daniel Gilliéron *2361, Tel. & Fax 0041-7402303, Mail: Wil461ys@gmx.ch

SUCHE VERSCHIEDENES

Der Zuverlässige/ MaMa: Ausgaben 1 - 2

- 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 -- 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 22 - 23 - 24 - 25 - 27 - 74 - 79 - 82 - 83 - 85 - 86 - 97 - 99 - 100 - 101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 108 - 110 - 111 - 121 - 141 - 143 - 144 - 145 - 146 - 153 - 156. Kees Poppe *3094, Lantsheerstraat 16, 4356 AZ Oostkapelle, Nederland, Mail: rekord@wanadoo.nl (Anm.: Kees kann deutsche Korrespondenz lesen und beantworten, daran soll es nicht scheitern.)

BIETE VERSCHIEDENES

Werkstatthandbuch 1,2 Liter: original, guter Zustand. Herr Krebs, Tel. 0211-317676 Rubrik: Biete Verschiedenes

Literatur: Opel Presse-Unterlagen auf CD und DVD. Der neue Astra, 2/98, CD, 5 Euro. Opel Sintra, 9/96, Doppel-CD, 10 Euro. Astra Turbo Coupé, 8/00, Doppel-CD, 10 Euro. 2 x Studie Opel Frogster, 9/01, CD, jeweils 10 Euro. Opel Combo, 10/01, 5 Euro. Opel Modellpalette + IAA 2001, CD, 5 Euro. Opel Vectra, CD, 2/02, 5 Euro. Opel Vectra GTS, CD, 6/02, 5 Euro. Opel Astra OPC, CD, 11/02, 5 Euro. Opel in Genf, CD, 9/02, 5 Euro. 2 x Opel in Genf, CD, 3/03, jeweils 5 Euro. Opel Signum, CD, 4/03, 5 Euro. Opel IAA 2003, CD, 5 Euro. Opel Studie Insignia, DVD, 9/03, 15 Euro. Opel Vectra/Signum, DVD, 8/05, 10 Euro. Opel Astra GTC, DVD, 02/05, 10 Euro. Opel Antara GTC Concept, CD, 09/05, 15 Euro. Opel IAA 2005, CD, 10 Euro. Opel Movano + Vivaro, CD, 07/06, 10 Euro. Opel Corsa GSI + 25 Jahre Corsa, DVD, 09/07, 10 Euro. Opel Corsa OPC, CD, 03/07, 10 Euro. 2 x Opel IAA 2007, DVD, jeweils 10 Euro. Alle Preise zzgl. Porto. Rainer Manthey *737, Tel.: 0177-3133003; Mail: rainer.manthey@t-online.de

Literatur, Werkzeug: Rekord B/C, Commodore A ab 08.65: Teilekatalog, 30 €; Werkstatthandbuch, 30 €, Kapitän '47-'50: Gießmodell für Bremsscheiben hinten, 300 €. Manse Sydow, Karbergweg 16, 21035 Hamburg, Tel. 0173-6251776

Modellautos von Schuco: in 1:43 z. B. Kapitän 1956 (Sondermodell der "2 Mio. Opel" mit goldfarbenem Dach und Stossstangen) neu und OVP oder Monza, Kadett B, Manta B GTE, Oly Caravan, Oly Cabrio, Rekord Coupé usw. 39,- Euro plus Versand (Hermes). Weitere Modelle auf Anfrage. Hans-Günter Spengler *2236, Tel.: 06147-2100, Mail: hans-guenter.spengler@gmx.de

Achtung, neue Redaktionsanschrift:

**Alt-Opel IG Redaktion
Stefan Heins (*1662)
Obermauerstraße 4
58332 Schwelm
Tel. 02336-408 48 98
Mobil 0179-490 29 66
E-Mail: redaktion@alt-opel.eu**

Bitte beachten Sie auch unseren laufend aktualisierten Anzeigenmarkt unter www.alt-opel.eu. Da es an diesem Punkt vereinzelt Unklarheiten gibt: Eine Anzeige im Zuverlässigen darf auch auf der Homepage stehen und umgekehrt. Sie kann aber nicht von der Redaktion auf die Homepage gestellt werden, das muss der Inserent schon selbst machen. Hilfe dabei leistet bei Bedarf Norbert Büchner *2403.

Im nächsten Heft...

...geht es ins Sauerland. Aber nicht mit dem Wohnmobil an den Möhnesee oder in den Skiurlaub, sondern mit dem Blitz-Bus zur Arbeit und zur Schule. Ein Bericht aus den Tagen, in denen der Fahrer sich noch keine Uhr leisten konnte und nach Sonnenstand fahren musste.

Nach Griechenland geht es auch, schon wieder! Zurück ging es dann aber doch per Fähre via Triest.

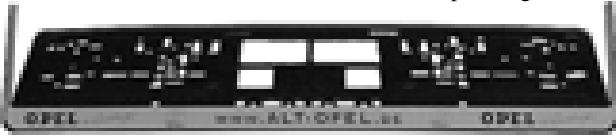
Unters Auto geht es ebenfalls, die für diese Ausgabe angekündigte Kaufberatung zum Monza musste wegen der hohen Zahl der aktuellen Beiträge in diesem Heft verschoben werden. Genau so ist es dem Beitrag ergangen, für den es ins Werbestudio geht. Er kommt nun ebenfalls im nächsten Heft.

● **Kennzeichenverstärker**

Besonders geeignet für Wechselkennzeichen.
Kein Bohren – aufklappen, wechseln, schließen, fertig!

Für Standardgröße (Breite: 52 cm)

Paar: EUR 10,00 + EUR 4,00 Porto u. Verpackung



● **Aufkleber „Opel der Zuverlässige“**

Fensterinnenaufkleber (Adhäsion), transparent mit weißer Schrift

Stück: EUR 2,00 + EUR 4,00 Porto u. Verpackung



● **Kappe**

schwarz, mit gesticktem ALT-OPEL-Logo, Preis € 12,- zzgl. € 2,- Porto und Verpackung.



● **Fleecejacke**

schwarz mit gesticktem Alt-Opel-Logo, Größen S-XXXL, Material 100% Polyester, Größe S-XXL € 40,- + € 4,- Porto u. Verp., Größe XXXL € 50,- + € 4,- Porto u. Verp.

● **ALT-OPEL-Logo**

Aufkleber

Stück: EUR 2,00 + EUR 1,00 Porto u. Verpackung

Pin

Stück: EUR 2,00 + EUR 1,00 Porto u. Verpackung



● **Tasse**

Tasse mit farbigem Alt-Opel-Logo, limitierte Auflage, Preis € 6,- + € 4,- Porto und Verpackung (Abbildung zeigt Vorder- und Rückseite)



Henning Zaiss, Autenrieth, 371 Seiten, gebunden, Sonderpreis € 18,- + € 6,- Porto u. Verp.

ALT-OPEL-Kalender 2011

Der Kalender ist ab sofort im Clubshop zum Preis von € 4,- zzgl. 1,50 Porto und Verpackung erhältlich.

Bei Sammelbestellungen sind die Portokosten zwar höher, fallen aber nur einmal pro Versand an.

Bitte vorher erfragen.



● Polohemd

schwarz mit gesticktem ALT-OPEL-Logo, Größen M, L, XL, XXL, Material 100% Baumwolle, mit kurzem Arm € 28,- mit langem Arm € 39,- zzgl. € 2,- Porto und Verpackung



● Schlüsselanhänger

emailliert mit Alt-Opel-Logo
30 mm x 30 mm, Preis € 6,-
+ € 1,50 Porto und Verpackung



● Sweatshirt

hellgrau mit gedrucktem ALT-OPEL-Logo, Größe S, M und L, XL, XXL (fällt groß aus), Material 70% Baumwolle, 30% Polyester, Preis € 28,- plus € 4,- Porto und Verpackung



ALT-OPEL-Clubshop
Ines und Thorsten Kandora
Sternweg 64
D-46569 Hünxe
Fax: (02064) 461 34
E-Mail: clubshop@ALT-OPEL.eu

Alle Preise verstehen sich inkl. 19% MWSt.

Bestellung durch Vorab-Einzahlung auf das Konto:
ALT-OPEL IG
Kontonr. 33 31 00 33
Stadtsparkasse Hannover
BLZ 250 501 80

Für Auslandsüberweisungen:
IBAN DE 25 250 501 80 00 33 31 00 33
BIC SPKHDE2H

Angebot freibleibend solange Vorrat reicht!

Portoanfragen für größere oder Auslandsbestellungen bitte an o.g. Adresse postalisch oder per E-Mail

Ab einem Bestellwert von 50,- € ist die Lieferung innerhalb Deutschlands versandkostenfrei.

Ab sofort Bestellung auch als Online-Versand über unsere Clubshopseite

www.alt-opel.eu

möglich.

Liefer- und Zahlungsbedingungen bleiben die gleichen.

● Taschenschirm

schwarz mit Alt-Opel-Logo, mit "AUF und ZU"-Automatik. Bespannung und Schutzhülle aus Polyester. Maße aufgespannt: Länge ca. 53 cm, Durchm. ca. 94 cm. Preis € 20,- zzgl. € 4,- Porto u. Verp.



● Stockschild

in schwarz mit Alt-Opel-Logo, Öffnen per Knopfdruck, Schließen "von Hand". Mit hellem Holzgriff. Bespannung: 100 % Polyamid, Maße: Länge ca. 81 cm, Durchm. ca. 98 cm, Preis € 15,- zzgl. € 7,- Porto u. Verp.



Liebe Mitglieder,
neben den bekannten Vorteilen der Mitgliedschaft in der ALT-OPEL IG wie dem Bezug des Zuverlässigen und Hilfe in technischen Fragen durch unsere Typreferenten bietet unsere Gemeinschaft Ihnen/Euch auch handfeste Einkaufsvorteile im Rahmen unseres Partnerprogrammes.

Als Mitglied der ALT-OPEL IG sind Sie selbstverständlich auch Mitglied des Dachverbandes der deutschen Oldtimerfahrer DEUVET. Auch über diese Mitgliedschaft erhalten Sie vorteilhafte Konditionen bei vielen Firmen und Veranstaltungen. Details unter www.Deuвет.de

*Heiner Schnorrenberg
 Vorstandsmitglied
 ALT-OPEL IG
 von 1972 e.V.*



**Kühlerbau und
 Klimatechnik Reuter**
Tel. 02237-657766
10% Rabatt



www.avd.de
**Automobilclub
 von Deutschland**
 Erweiterter Leistungsumfang für überzeugende
 €29,- (für unsere Mitglieder)
 näheres unter www.avd.de und auf unserer Partnerseite
www.alt-opel.eu
 Automobilclub von
 Deutschland, Lyoner Str. 16,
 60528 Frankfurt/M.
 Mitgliedschaft für
€ 29,00 anstatt € 59,00
*starke Leistungen mind. 50%
 günstiger als der Wettbewerb*

Wolfram Mansky, Tel. 069-6606370



Tel. 0461-807030
*einmal jährlich 10% Rabatt auf
 unbegrenzten Alt-Opel-Teileeinkauf*



www.medidentaschramm.de
Tel. 06171-54487
*10% Rabatt auf jeden
 Teile- und Zubehöreinkauf*



Original-Opel Teile für Youngtimer
Tel. 06501-946080
20% Rabatt auf jeden

AUTOTEILE HASLOP
SEIN PARTNER IM SACHEN ALT-OPEL



Neu u. Gebrauchteile • Service • Original und Repro
Opelteile von 1958 - 1988

online-shop: www.altopelteile.de

Tel. 04431-7396960

10% Rabatt.

Schneider
GLAS

Tel. 02204-61344

www.schneiderglas.de

10% Rabatt.

MODELLAUTOHANDIEL & VERSAND

AXEL KUPETZ

Fußberg Straße 26
36710 Schillo-Harternhausen
Tel. + Fax: (0 56-82) 63 24
E-Mail: axel.kupetz@web.de




Tel. 06642-6324

10% Rabatt.

HOOT[®]
Korrosionsschutz

Tel. 040-72904030

10% Rabatt

hermanns

KFZ-Sachverständigen-Büro GmbH

Tel. 02181-270607

10% Rabatt.

psautoteile

www.ps-autoteile.de

Tel. 09205-1377

5% bis 20% Rabatt auf jeden Einkauf
von originalen und nachgefertigten
Alt-Opel-Teilen

 **Württembergische**

www.wuerttembergische.de

Dachtler & Läufer

Tel. 0711-8661074

günstige Oldtimer-Versicherungen

Jung's
GARAGE

Tel. 02181-7054017

10% Rabatt.

LUTZ LAURINAT
KFZ-SACHVERSTÄNDIGER

Zertifizierter Sachverständiger
für Schaden- und Wertgutachten

Laurinat@gmx.de Telefon 04203 / 742 19 20

Tel. 04203-7421920

10% Rabatt.

schlütter
galvanik GmbH

Tel. 03682-482312

15% Rabatt

Bitte bei Anfragen und Bestellungen neben dem Namen unbedingt die Alt-Opel-Mitglied-Nummer angeben!



OPEL-6-Bombe

2.5 Ltr., 6Zylinder-Hochleistungsmotor, 130 PS! Von 0-100 km/h in 10 Sek.
Länge 4574 mm, Breite 1754 mm, Leistungsgewicht 9,3 kg/PS. Durch und durch sicher.
Spricht vorwiegend Sie an.

COMMODORE

GS

