

Der Zuverlässige

*Sonderveröffentlichung:
25 Jahre Rekord E*



Das Ende der Rekord-Fahrt



Fotos: Adam Opel AG

Ein neues Profil im Opel-Modellprogramm: Den Rekord E1 (Bild) gab es auch als zweitürige Limousine, den E2 nur noch viertürig.

Ein Erbe, das schwerer kaum sein konnte, trat nach den Werksferien des Jahres 1977 der Rekord E an: Sein Vorgänger repräsentierte in Europa die Nummer eins seiner Wagenklasse. Diesen Platz konnte der neue Opel nicht behaupten. Und auch der Name Rekord sollte zum letzten Mal eine Opel-Modellreihe zieren.

Den Abschied von der bereits im Jahre 1953 eingeführten Modellbezeichnung ahnte 1977 noch niemand. Und dazu gab es auch keinerlei Anlass: Sowohl der Rekord C als auch sein Nachfolger wurde über fünf Jahre produziert, beide übertrafen die Zulassungszahlen ihrer Vorgänger mit jeweils über einer Million deutlich. Der

Name Rekord wurde also ab Mitte der sechziger Jahre zum Programm und zum scheinbar uneinholbaren Konkurrenten im mittleren Preissegment. Erst mit der Ära des E-Modells sollte die Luft hier dünner werden, doch das Prädikat „Millionseller“ konnte auch in der letzten Runde mit über 1,4 Millionen Exemplaren bestätigt werden.





Rekord E1 als Ansichtskarte: Rolf Hainke (*1187) schickte dieses maritime Motiv an die Redaktion.

Der aus dem Wind kam

„Der neue Opel Rekord. Dynamische Technik im Windprofil“ – unter diesem Slogan startete die Werbeoffensive für die neue Rüsselsheimer Mittelklasselimousine. Tatsächlich stand der niedrige Luftwiderstandsbeiwert (c_w -Wert) ganz weit oben im Lastenheft der Ingenieure. Und das Ergebnis von 0,42 konnte sich nicht nur sehen lassen, sondern war im Alltag auch durchaus zu spüren: Eine Ersparnis von rund einem Liter Normalbenzin gegenüber dem Vorgängermodell attestierte der Tester der „Auto-Zeitung“ dem Rekord 1,9 N auf 100 Kilometern. Bei gezügelter Fahrweise wohlgemerkt, denn die verbesserte Aerodynamik sorgte auch für eine von 151 auf 160 Stundenkilometer gestiegene Höchstgeschwindigkeit. Und wer den neuen

Geschwindigkeitszuwachs ausnutzte, spürte beim Verbrauch keinen Fortschritt gegenüber dem D-Modell. Kein Wunder, denn die 1,9-Liter-Maschine mit 75 PS wurde vom Vorgänger übernommen. Überhaupt schlugen die Neuerungen hauptsächlich in Sachen Design ins Gewicht: Die unterständige Frontpartie – vor allem hier lag der Ursprung für den günstigen c_w -Wert – sorgte für einen weniger klassischen, vielmehr dynamischen Auftritt. Auch die nun stärker abgesenkte Motorhaube trug zur sanften Keilform bei. Der tote Sichtwinkel vor dem Wagen wurde damit etwas kleiner; dafür konnte der Fahrer den tatsächlichen Beginn des Fahrzeuges nicht mehr ausmachen, ohne sich in die Höhe zu recken. Im Profil sprang zuerst das kleine, dreieckige Entlüftungsgitter als Abschluss der hinteren Seitenscheiben

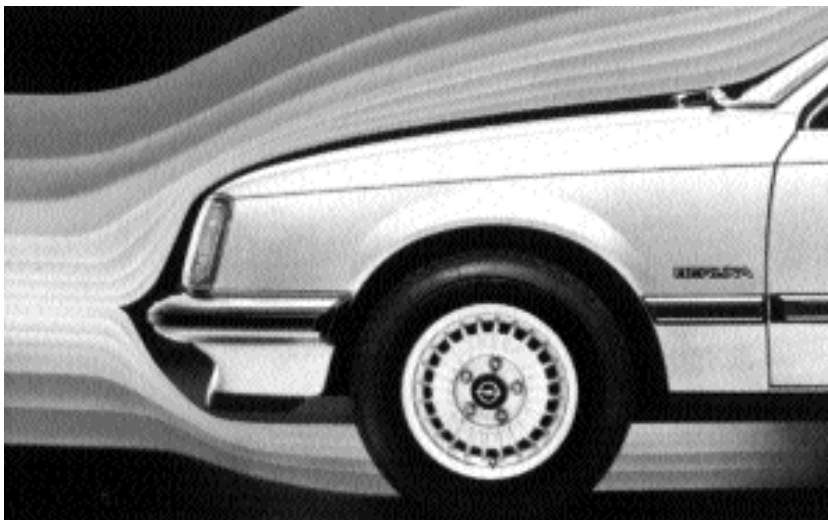
ins Auge, das den Aufbau nicht mehr ganz so leicht wie beim Vorgänger erscheinen ließ.

Fahrkomfort und -sicherheit

In technischer Hinsicht bot der neue Rekord eine komplett neue Vorderachse mit McPherson-Federbein statt doppeltem Querlenker, die einen von 11,2 auf 10,7 Meter verkleinerten Wendekreis erlaubte. Dafür, so der Tester der „Auto-Zeitung“, müsse eine höhere Empfindlichkeit auf Straßenunebenheiten und Radunwucht in Kauf genommen werden. Ungeteiltes Lob gab es für die überarbeitete Hinterachse, bei der es sich zwar nach wie vor um eine Starrachse handelte, die jedoch mit vier Längslenkern und einem Panhardstab recht aufwendig geführt wur-

de. Zu der ohnehin schon recht sicheren alten Konstruktion gesellte sich nun ein willkommenes Plus an Fahrkomfort. „Selbst auf schlechten Straßen kann Opels neue Starrachse mit der Einzelradaufhängung mancher Konkurrenten mithalten“, lobte Tester Gernot Röthig in der „Auto-Zeitung“. Tatsächlich wurde die bessere Abstimmung ausschließlich durch Detailarbeit erreicht, denn sowohl der Radstand als auch die hintere Spurweite blieben unverändert. Lediglich an der neuen Vorderachse wuchs die Spurweite geringfügig von 1.431 auf 1.435 Millimeter. Unverändert blieb auch die Bremsanlage, die, so Röthig, „wie eh und je etwas zäh anspricht, jedoch selbst bei Spontanbremsungen erst spät zum Blockieren neigt.“

Auch im Innenraum blieben die Abmessungen dieselben wie beim Vorgängermodell. Hatte man am Steuer des Rekord E Platz genommen, fiel sofort die erhöhte Sitzposition auf. Ansonsten gab es reihenweise Detailveränderungen zu entdecken, die dem Tester der „Auto-Zeitung“ gar nicht gefielen: „Im Vergleich zur wohlthuend sachlichen Paneele im Vorgänger verunzieren jetzt eine Fülle von silbrig



Die unterständige Front senkte den Verbrauch und steigerte die Fahrleistungen.

glänzenden Rahmen und Rähmchen das Bild. Gleich ob Tachometer, Zeituhr, Tankanzeige, Wasserthermometer oder Wippschalter für heizbare Heckscheibe, ja selbst um die Blindstopfen für Zusatzschalter – überall funkelt ein kleines Silberrähmchen. Hinzu kommt, dass die Hauptinstrumente kleiner als bisher sind, dennoch lassen sie sich gut ablesen. Angenehm fällt in diesem Zusammenhang lediglich auf, dass die früher unter dem Ar-

maturenbrett versteckten Druckknöpfe für Nebelschlussleuchte und Nebelscheinwerfer jetzt – mit klaren Symbolen versehen – in der Mitte des Instrumententrägers zusammengefasst sind.“ Für das neue, komplett umschäumte Lenkrad gab es eingeschränktes Lob, da die Hupenbedienung sich auf den Knopf in der Mitte reduzierte. Praktischer waren die Haupttasten am Lenkradkranz der Berlina-Ausstattung. Insgesamt bescheinig-



Nützlicher Transporter, ideales Freizeitmobil: Die Caravan-Version bot mehr als zwei Kubikmeter Stauraum.

te die „Auto-Zeitung“ dem neuen Rekord, „aus technischer Sicht das Zeug dazu zu haben, die von seinen Vorgängern gesetzten Rekordmarken zu überbieten.“ Das veranlasst zu der Hypothese, dass die alte Rekordmarke auf Grund der Formensprache nicht erreicht werden konnte. War der Rekord E nun zu modern für die Opel-Kunden oder viel sein Erscheinungsbild vielleicht nicht gewagt genug aus? Darüber ließe sich ausgiebig diskutieren. Fakt ist, dass der Rekord E zum sehr erfolgreichen Fahrzeug wurde. Für Kritik sorgte allerdings die Einstellung der Coupé-Variante, wohl begründet im Rückgang der Verkaufszahlen des

Rekord D Coupé. Zudem stand mit dem Monza bereits eine Neuschöpfung mit Heckklappe, wenn auch auf Basis der Rekord-Karosserie, in den Startlöchern. Doch das ist eine andere Geschichte, die von 1978 an geschrieben werden sollte.

Ebenfalls 1978, nach Ende der Werksferien, setzte der Commodore C die Tradition der sportlichen Ableger der Rekord-Familie fort. Die Markteinführung geriet spät – schon ein Jahr zuvor war der Wagen auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt am Main präsentiert worden. Und genauso zögerlich wie sein

Debüt geriet der Absatz des wieder durchweg mit Sechszylinder-Motoren bestückten Commodore. Nach nur 82.820 Exemplaren war im Jahre 1982 Schluss, während der Rekord E noch bis 1986 weiter produziert wurde. 1982 erschien der – werksintern Rekord E2 genannte – Wagen mit überarbeiteter Front, die der Limousine nicht nur bedeutend mehr Eleganz verlieh, sondern den c_w -Wert auf 0,36 deutlich senkte. Kunststoffstoßfänger ein vergrößerter Kofferraum im optisch moderat verfeinerten Heck und – nicht zuletzt – ein neuer Basismotor mit 1,8 Litern Hubraum setzten die letzten Maßstäbe der Rekord-Produkti-



Commodore C: Der sportlicher Ableger der Rekord-Reihe kam mit einjähriger Verspätung auf den Markt und wurde nur bis 1982 produziert.

on. Trotz zahlreicher Modellpflege-
maßnahmen konnte der Anfangserfolg
des Rekord E2, der zum Auftakt bei
den Zulassungszahlen um zehn Pro-
zent zulegen, nicht gehalten werden.
Auch die Einführung des geregelten
Katalysators im Jahre 1985 – hier war
Opel einer der ersten Hersteller – führ-
te nicht zum Stop des Abwärtstrends.
Ein Jahr später beendete Opel die über
33 Jahre währende Erfolgsära des Re-
kord. Bis dahin verließen 992.695 Re-
kord E1 und 452.942 Rekord E2 die
Fließbänder.

Heute ist der E2 noch des Öfteren im
Alltagsverkehr präsent; der E1 dage-
gen ist nur noch selten anzutreffen.

Trotzdem genießt das Modell noch
nicht die – ihm sicherlich gebührende
– Anerkennung als Youngtimer.

Wer sich heute einen Rekord E zu-
legt, der erhält für sein Geld ein-
nen Gegenwert wie sonst kaum mög-
lich. Nach wie vor werden gepflegte
Ersthand-Fahrzeuge mit manchmal
unter 100.000 Kilometern Laufleistung
angeboten, die oft für unter 500 Euro
den Besitzer wechseln. Diese Markt-
situation hat natürlich zur Folge, dass
diese Autos nicht gerade wie Liebha-
berfahrzeuge behandelt werden. Des-
halb werden die Tage des Rekord E
wohl auch im täglichen Straßenbild

bald gezählt sein; der Caravan ist
schon so gut wie verschwunden. Doch
langsam mehren sich ALT-OPEL-
Freunde auf der Suche nach dem
Commodore C – eine echte Rarität ist
längst der Voyage als Caravan mit
sportlichen Fahrleistungen.

Wie geht es also weiter mit dem letz-
ten Kapitel aus der langen Geschichte
des Opel Rekord? Wir sind gespannt
und halten auf den ALT-OPEL-Treffen
die Augen auf. Denn eine Zukunft als
Klassiker hat er sich wirklich verdient.

Jan Hetebrügge

