

# Quo vadis, Opel?

## Ganz persönliche Anmerkungen zu Krise und selbstgemachtem Elend

„Wohin gehst du?“

„Ins Kino.“

„Welchen Film spielen sie?“

„Quo vadis.“

„Was heißt das?“

„Wohin gehst du?“

„Ins Kino.“

[...]

Albern? Vielleicht. Hat aber zu tun mit Opel und den immer wieder auftauchenden Ängsten und Gerüchten um das Opel-Werk in Bochum. Wie ein Karussell, kommt immer wieder vorbei. Das beschäftigt mich. Begonnen habe ich erste Überlegungen als Opel-Hasser. Während ich Informationen und Fotos über alte Opel gesammelt habe, wandelte sich mein Bild. Aber meine Meinung bleibt unverändert: kein Geld vom Staat für Opel!

### Opel 1929

Mit Nähmaschinen und Fahrrädern hatten die Opel-Brüder die Grundlage gelegt für die Herstellung von Automobilen. Nach Henry Fords Idee von der Fließband-Produktion kamen die wichtigen Impulse aus den USA, dort produzierte man in großen Zahlen Automobile für kleines Geld.

„Wie sich die Szenarien gleichen: Die „wilden Zwanziger“ leben auf Pump. Überproduktion führt zu allgemeinem Preisverfall, billige Kredite zu Börsenspekulationen. Bislang schwamm Opel auf einer Welle des Erfolgs, ist der größte Autohersteller Deutschlands. Als Bote der kommenden Krise brechen zum Jahreswechsel die Aufträge ein. Doch Wilhelm von Opel hat vorgesorgt: Seit zwei Jahren steht er in Übernahmeverhandlungen mit General Motors. GM kämpft mit einem übersättigten Heimatmarkt und sucht ein Standbein in Deutschland, um die hohen Importzölle zu umgehen. Vor 80 Jahren, am 17. März 1928, gibt Opel die Übernahme durch General Motors bekannt. 15 Monate später stürzt die Weltwirtschaft ins Chaos. In der deutschen Autoindustrie setzt ein Massensterben ein. Wer heute beklagt, dass Opels Zukunft durch General Motors bedroht sei, sollte bedenken, dass es diese Zukunft ohne die Ehe mit GM höchstwahrscheinlich nie gegeben hätte.“ (Oldtimer Markt, 3/2009, S. 6) Schön, dass ich einfach abschreiben konnte.

Es bleiben Fragen. Sind die Opel-Leute billige Opportunisten? Krise eins, zack zu GM; Krise zwei,

zack weg von GM? Warum haben die sich niemals gegen Management und Modellpolitik aus Detroit gewehrt? Und jetzt sollen wir Mitleid haben? Als Steuerzahler den gestrandeten Konzern retten?

### Und nun das Ganze von hinten: unser Kadett E

Nachdem wir den Polo verkauft hatten, der mit dem kleinen Innenraum und dem Überrollbügel mit Diagonale eng geworden war für die vierköpfige Familie, bot sich der Kadett als ideales Auto an. Mit einem Clubkollegen, der als Autoverleiher für sich einen Kadett mit Fahrwerk und Überrollbügel für Sparteinsätze vorbereitet hatte, war ich erfolgreich eine Leistungsprüfung gefahren. Es war auch ein tolles Auto für den Motorsport in der Gruppe G.

Der Kadett war ein überzeugendes Auto mit viel Platz, einem leistungsstarken und sparsamen Motor. Mit 6,5 Litern konnte man zügig unterwegs sein. Selbst im Wettbewerb brauchte er kaum mehr als zehn Liter. Dabei rannte er mit 75 PS an die 190 km/h. Genial war der Mather-Überrollbügel, der im Alltag überhaupt nicht störte.



**Nordschleife und Slalom waren die Einsatzgebiete unseres Kadetten.**

Die Qualität des Autos war nicht überzeugend. Da gab es Mängel und Macken, die ich bei keinem anderen Fabrikat zuvor und danach erlebt habe. Auch an Verkauf und Werkstatt habe ich keine guten Erinnerungen. Damit war der Grundstein für meine Ablehnung der Autos mit dem Blitz gelegt.

### Die alten Opels

Schon in den frühen 60ern gab es Sportkollegen mit Opels im Motorsport, wobei die Skandinavier oder Griechen besonders mutig waren. In diesen Zeiten wollte GM nichts mit Motorsport zu tun haben. Ein Opel Rekord bei einem Lauf zur Rallye-EM war keine Seltenheit, auch die Erfolge waren nicht schlecht, wobei sicherlich die

sprichwörtliche Zuverlässigkeit eine Rolle gespielt haben dürfte.



**Ein Rekord A mit dem Sechszylinder und 100 PS aus dem Kapitän bei der Rallye Monte-Carlo – die Idee vom Commodore gab es schon früh.**



**Auch national gab es Opels Rekord im Motorsport – zum Beispiel bei den Zuverlässigkeitsfahrten auf der Nordschleife.**

### **Neue Zeiten mit dem Opel Kadett**

Die Entwicklung von Opel in Bochum habe ich bewusst erlebt, obwohl ich gerade zwölf Jahre alt war. Den Niedergang des Bergbaus empfand ich als bedrückend, die neue Perspektive durch den Automobilbau im Sinne von Strukturwandel war ein verlockender Ansatz.

Der neue Kadett als Konkurrent für den übermächtigen Volkswagen hatte meine volle Sympathie. Die klare Form, das gute Fahrwerk, gute Fahrleistungen mit 40 PS – das waren Argumente. Mit 48 PS wurde daraus ein gar sportlicher Tourenwagen: Leergewicht unter 700 kg, acht zusätzlichen Pferde senken das Leistungsgewicht auf ordentliche 14,4 kg/PS. Die Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in 16 Sekunden war damals ein Wert, den man in der Mittelklasse nicht erwarten konnte. Über 140 km/h als Höchstgeschwindigkeit liegt ebenfalls über dem, was die meisten Opel Rekord, Ford 17 m oder VW 1600 bieten können. Und mit einem Verbrauch von 8,3 Litern für 100 km im Test bei „auto motor und sport“ zeigt er echte Sparsamkeit. Wie die Tester damals hingelangt

haben, bin ich davon überzeugt, dass man auch mit sieben Litern zügig unterwegs sein konnte.

Für den Einsatz auf der Rundstrecke war der neue kleine Opel weniger geeignet, weil man keine Tourenwagen in serienmäßiger Form rennen ließ. Die kleinen Abarth waren nicht zu bezwingen, zumal sie stets in Rudeln antraten. Für Rallyes war der Kadett bestens geeignet, da ergaben sich tolle Erfolge.



**Rallye Monte-Carlo: Die Kadetten sind dabei, Siege sind gegen die Mini Cooper nicht drin...**

Für den Opel Kadett A habe ich erst ein Auge, seitdem ich ein Oldtimer-Freund bin. Ich habe ihn selbst noch erlebt, aber seinerzeit fand ich 1000 ccm übertrieben groß. Mit den Minis, Prinzen oder Fiats gab es für mich interessantere Autos. Deshalb landet der erste Kadett in meiner ganz persönlichen Hitparade der tollen Opel auf Platz drei.

### **Politisches**

Um nicht den Bezug zum aktuellen Problem zu verlieren, gehört an diese Stelle die Anmerkung, dass 1969 bei Opel in Bochum 18000 Menschen arbeiteten. Heute sind es 6000. Hauptsache scheint zu sein, dass das Auto billig produziert wird. Der Mensch und seine Arbeitsleistung geraten zur Nebensache. Weil wir uns über das



Handy für einen Euro oder den Dacia aus Rumänien freuen, treiben wir unsere Leute in die Arbeitslosigkeit?

Wir brauchen ein anderes Bewusstsein im Umgang mit den Produkten, die wir kaufen. Wir sollten uns klar werden, dass wir uns eigentlich keinen billigen Plunder leisten können.

### Opel Comodore GS

Ebenfalls auf Platz drei meiner Hitparade der verlockenden Opel liegt der Comodore, vor allem die erste Auflage. Den habe ich intensiv im Motorsport erlebt, der war für mich persönlich nicht interessant, weil zu groß und zu teuer. Aber die Kombination war reizvoll: Man nehme das Mittelklasse-Modell und stopfe den dicken Motor aus der höheren Modellreihe hinein.



**Die schärfste Variante der Commode mit dicken Backen und bis zu 300 PS**

### Opel Ascona A

Dass ich meine ersten Gehversuche auf der Nordschleife mit einem Ascona A gemacht habe, war ein Zufall und lag an Freund Peter, der einen solchen Brummer hatte: einen 1900er mit Steinmetz-Maxi-Kit (zwei Weber-Doppel, Nockenwelle etc.) – ob der jemals die versprochenen 120 Pferde hatte? Er hatte dicke Backen und 8x13 ATS mit 235/60-13. Das war vor der Disco gewaltig! Auch vor der Schule machte der einen schlanken Fuß, die Kids hatten den Unterkiefer stets ganz weit unten, wenn ich damit unterwegs war.



**Mit dem breiten Ascona hatte man immer staunende Beobachter.**

Zwei Anmerkungen zu den eigenen Erfahrungen mit diesem Apparat: Mit den dicken Rädern

kam er auf der Nordschleife gar nicht aus dem Quark; schnell hatten wir breite Stahlfelgen mit flachen Kléber-Sportreifen – damit drehte er sich zu Tode und war oben herum nicht schneller. Und: Ich konnte mich nur schwer an den Verbrauch ab 15 Liter aufwärts gewöhnen, auch der Umstand, dass die beiden Vergaser eigentlich niemals richtig eingestellt waren, war eine Lehre. Auch Peter war es bald leid, so dass wir ab 1978 mit einem 1100er Ford Fiesta problemloser, günstiger und weiter bescheiden erfolgreich auf der Nordschleife unterwegs waren.

### Etwas „heißer Schnee“



**1974, erster Lauf zur Rallye-DM: Gesamtsieger Lars Carlson mit Irmischer-Ascona beim „Heißen Schnee“**

Beim 1. Lauf zur Rallye-DM 74 war ich dabei als Copilot. Es war im April nach der sogenannten Energiekrise, als wir im November 1973 vier autofreie Sonntage hatten. Bis ins Frühjahr gab es ein Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen und 100 km/h auf den Autobahnen. Da war es ein kleines Wunder, dass es im Februar wieder Rallyemeisterschaft gab.

Das andere Konzept für Rallye war der Beginn der Neuzeit in Deutschland, weil man nicht mehr ewig durch die Gegend fuhr, sondern einen Rundkurs auf dem Truppenübungsplatz Münsingen, insgesamt 480 km im winterlichen Februar 1974.



**Mit dem „Dicken“ beim „Heißen Schnee“ im Februar 1974, im Original kann man meinen Namen auf der Beifahrertür erahnen.**



Es war nicht schwierig, meinen motorsportlichen Ziehvater Dietz Hacheneys zu überzeugen, dass man bei dieser Veranstaltung im Schwabenland dabei sein sollte. Der „Dicke“ war startbereit, ein BMW 2800 mit mehr als 100000 km auf der Uhr, mit Käfig geeignet für alle Wettbewerbe. Auf Winterreifen rollte er ohnehin. Wir haben noch einen Clubkollegen mitgenommen, der auf unseren Benzinkanister aufpassen sollte.

Mit Verwunderung haben uns die Kollegen aus Westfalen begrüßt, was wir denn mit dem großen Auto hier wollten. Ohne Unterschutz wären wir wohl etwas fehl am Platz. Drei von zehn Runden haben wir das Auto gequält, dann mussten wir einsehen, dass Truppenübungsplatz mehr für Panzer ist als für Limousinen. Wir haben aufgegeben. Im Servicebereich haben wir unseren Clubkameraden eingeladen und ihm noch eine Runde auf dem Rundkurs geboten. An den ZK musste er sich auf der Rückbank unter den Jacken verstecken. Dann sind wir nach Hause gefahren.

### Sportautos mit kleinem Aufwand

Durch geschickte Homologation hatte Opel aus dem Ascona ein siegfähiges Auto auch bei den Serientourenwagen gemacht. Vor allem der hier zulässige Doppelvergaser sollte mit wenigen anderen Teilen die Leistung des 1600ers auf 100 PS steigern, der 1900er kam auf 106 PS oder so.



... bis zum Langstreckenpokal auf der Nordschleife. Man achte auf die dicken Lampen für ein Langstreckenrennen an einem Sommertag.

### Opel Rallye Kadett

Ganz vorn bei meinen Lieblings-Opels steht der Rallye Kadett, obwohl ich niemals dieses Auto auch nur einen Meter gefahren habe. Dafür habe ich seine Entwicklung mit Begeisterung von den ersten Anfängen verfolgt. Diese ersten Schritte machten Privatfahrer mit ihren 1100er-Coupés bei den Serienautos, vor allem auch im Ausland, wo sie in der Klasse bis 1600 ccm Siege erkämpften – mit 55 PS. Das wurde dann auch in „auto motor und sport“ lobend erwähnt und war sogar ein Foto wert. Auf den ersten Blick schauten diese Kadetten so aus, wie man später den Rallye-Kadett präsentierte. Noch stärker hat

später kaum eine simple Variante eines Autos für alle Tage das Ansehen eines Konzerns verändert.



Sieht schon fast aus wie ein Rallye-Kadett, ist aber ein ganz normales Coupé mit 55 PS.



### Für sportliche Wettbewerbe

Ist Opels Rallye-Kadett bestimmt, der im November in Serie gehen soll, auto motor und sport kündigte diesen Wagen schon im Juni an (siehe Heft 12). Auch für den Marktwettbewerb kann er Opel Nutzen bringen, denn er unterstreicht die Hinwendung des Rüsselsheimer Werkes zum Sportlichen. Opel will auf diese Weise den Ruf loswerden, nur Autos für fahrerisch Anspruchslose zu bauen. Der Rallye-Kadett hat einen Zweivergasermotor mit 80 PS (Verdichtung 9,2:1) und 5 Zoll-Felgen mit Gürtelreifen 155 SR 13. Trotz seiner zünftigen Aufmachung mit Iod-Weistrahlern, mattgespritzter Motorhaube, Seitenstreifen, Drehzahlmesser und Instrumentenkonsole ist er durchaus für den normalen Straßenbetrieb geeignet. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h wird mit 16,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit mit 148 km/h angegeben. Die zur Homologation in Gruppe 2 (Tourwagen) nötigen 1000 Stück hofft Opel bald gebaut zu haben. Bei einem Preis von DM 7175.— sind auch die 5000 Stück, die eine Einstufung in Gruppe 1 (Serientourenwagen) zulassen, sicher schnell zu erreichen. Der Rallye-Kadett bildet eine der GM-Attraktionen auf dem Pariser Salon.



So wurde aus dem Kadett-Coupé, eigentlich ein milder Gleiter für den Boulevard, ein ernsthaftes Sport-Auto.

Aber das war nur die erste Stufe, weil sie dann bei Opel den 1900er-Motor aus dem Rekord in das Kadett-Coupé bauten. 90 PS im Kadett? Das war ein Wort. Aber immer noch nicht genug, denn Steinmetz & Co. boten eine Doppel-Vergaseranlage, die dem Gr. 1-Motor 106 PS entlockte. Damit war man bei Rallyes den BMW 2002 ti ebenbürtig. Für die Gruppe 2 gab es einen Querstromkopf, der bei seiner Premiere für 190 PS sorgte. Damit konnte man die Hand nach dem Gesamtsieg ausstrecken.

Damit war Opel im Motorsport angekommen, die Fans waren begeistert. Mit einfach Mitteln hatte man den Wandel des Ansehens möglich gemacht: ein wenig schwarzer Lack, ein paar



schwarze Streifen, einfache Sportfelgen aus Stahl, ein paar kleine Zusatzinstrumente, zwei zusätzliche Lampen, ein Auspuff mit zwei Endrohren. Für den richtigen Motorsport hatte man für die Skandinavien stets irgendwie eine Mehrvergaseranlage parat, die für den Rest der Welt homologiert wurde. Und dann wurde nach altem Rezept der Motor aus der höheren Baureihe eingebaut. Fertig!



**Einer der ersten Auftritte eines Opel Kadett mit 190 PS im internationalen Rallyesport, Hosenträger gab es nicht mehr zum Halten der Hose, sondern für die Besatzung.**

Der Baukasten funktionierte für alle Modelle des Hauses. Auch für den Opel GT, der damals als Corvette für Arme Furore machte und mit dem Querstrommotor zum echten Porsche-Schreck in der Zweitliterklasse mutierte.

**Sportfahrer - jetzt wird GT gefahren!**

Einzigartig in der Automobilgeschichte ist die Konstruktion des Opel GT. Er ist das erste Serienfahrzeug, das ohne Motorhaube, ohne Türen und ohne B-Säule auskommt. Seine sportliche Erscheinung ist das Ergebnis der Zusammenarbeit von Opel mit dem renommierten Designbüro Bertone. Die GT ist ein wahres Kunstwerk, das die Grenzen der Serienproduktion ausdehnt. Sie ist nicht nur ein Auto, sondern eine Leidenschaft.

Opel hat die GT mit dem 1000er Motor ausgestattet, der in der Lage ist, bis zu 100 km/h in nur 10 Sekunden zu beschleunigen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 170 km/h. Die GT ist ein wahres Meisterwerk der Ingenieurkunst.

**Opel**  
Automatik

Handelsachse, V16, 24V, 1000ccm

**Völlig neue Ansichten eines Opel – der GT**

Den größten Sieg eines Opel GT fuhr Werner Christmann bei einem Eifelrennen nach Hause, als er auf nasser Nordschleife alle Porsche in der

Zweitliterklasse hinter sich ließ. Der Christmann aus Lippstadt war schon ein brandschneller Hund, leider ist ihm nie so richtig der Durchbruch gelungen; er hat aber auch verschiedene Autos zerstört.



**Werner Christmann macht auf der nassen Nordschleife alle Porsche nass.**



**Noch verrückter war die Geschichte von Werner Becker/Heiner Pieper (Dortmund), die mit einem Opel GT 1100 die Rallye Monte-Carlo fuhren. Und weil der heiße Motor schon vor dem Start verreckte, nahmen sie den normalen mit 60 PS. Vermutlich hat es niemals einen lahmern GT auf dem Col du Turini gegeben.**

**Und die Bilanz?**

Ich staune, dass ich so viele nette Erinnerungen an Opel habe. Wenn es auch schon 30 Jahre alte sind. Richtig gute Autos haben sie einmal gebaut. Wieso ist ihnen dieses Talent so gründlich abhanden gekommen? Wieso rumpelt nur noch Einheitsbrei von den Fließbändern? Die Qualität soll inzwischen wieder ordentlich sein, wie man so hört. Für die Menschen in Bochum wäre eine Pleite eine Katastrophe, klar. Für die Stadt Bochum wäre es nach 50 Jahren die zweite. Nach Bergbau und Stahlindustrie hatte man Opel (und Universität) gefeiert. Wie geht es ohne Opel weiter? Ist Opel ohne Geld vom Staat zu retten? Ob ich Opel vermissen würde? Nein.