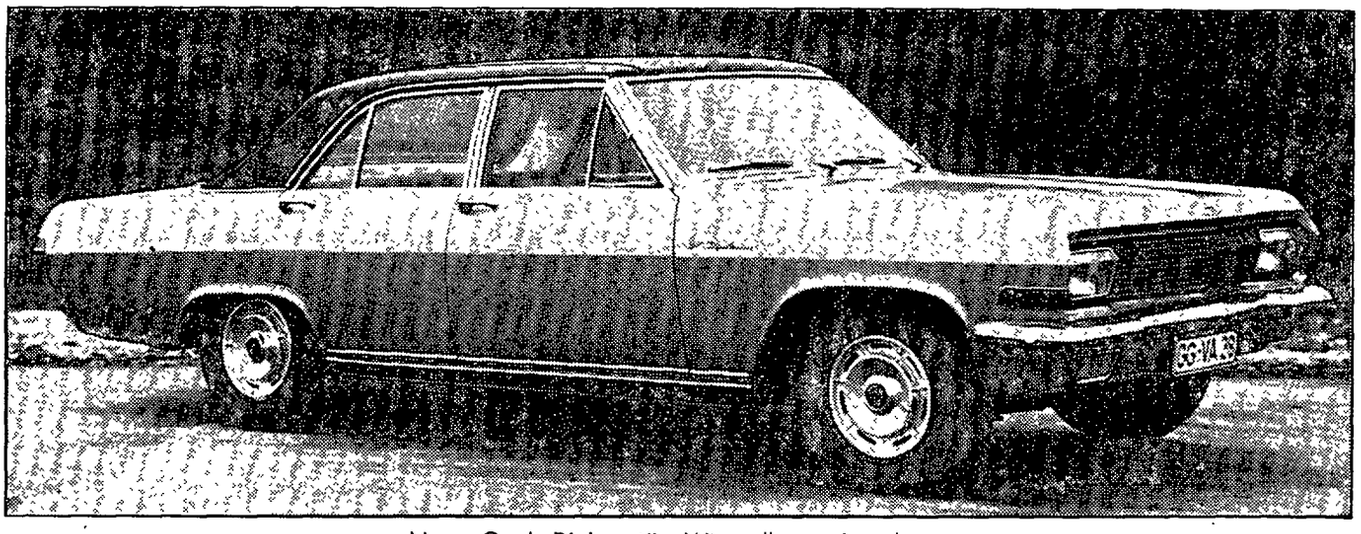


Neuer Opel **„Diplomat"**: „Wir wollen auch mal ...

AUTOMOBILE

OPEL

Drei im gleichen Kleid

Es war mein innigster, sehnlichster Wunsch, dieses Auto zu bauen", sagte letzte Woche Hans Mersheimer, Chefkonstrukteur der Adam Opel AG. In dieser Woche präsentiert das Opel-Werk Mersheimers technisches Wunschkind der Öffentlichkeit: einen Kraftprotz namens „Diplomat", mit dem die Autofahrer im 200-Kilometer-Tempo über die Autobahn brausen können. Der „Diplomat" ist das stärkste Auto, das Opel je offerierte. Motor: acht Zylinder in V-Anordnung. Hubraum: 4,6 Liter. Leistung: 190 PS.

Opel war bisher vornehmlich für seine Großserien solider und bequemer, aber nicht außergewöhnlich schneller Familien-Autos mit großen Kofferräumen (Werkjargon: „Mersheimer-Koffer") bekannt. Daß die Firma mit dem „Diplomat" nunmehr eine Limousine produziert, die den meisten gängigen Sportwagen mühelos davonfahren kann, begründet Opels technischer Chef so: „Wir wollen auch mal auf der linken Fahrbahn dabeisein."

Doch auch auf der rechten Fahrbahn will das deutsche Tochter-Unternehmen von General Motors, dem größten Autoproduzenten der Welt, in Zukunft noch stärker als bisher mitfahren. Neben dem neuen Paradestück stellt das Rüsselsheimer Werk zwei weitere Opel-Neuheiten vor, deren Namen nach alter Werktradition der Seefahrtsbranche entlehnt sind: „Kapitän" und „Admiral".

Diese beiden Wagen sind mit dem gleichen, freilich von 90 auf 100 PS Leistung gesteigerten Sechs-Zylinder-Reihenmotor von 2,6 Liter Hubraum ausgerüstet, den auch Opels bisheriges Spitzenmodell, der alte „Kapitän", unter der Haube hatte. Er ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 155 Stundenkilometer.

Die Karosserien aller drei neuen Opel-Autos stammen im Hinblick auf rationelle Fertigung aus denselben Blechpressen, und ihre Form erinnert an den US-Straßenkreuzer Chevrolet „Impala".

Sie bieten jedoch, entsprechend der Rangfolge ihrer Namen, unterschiedlichen Komfort. Der „Admiral" ist luxuriöser ausgestattet und mit mehr Zierat versehen als der „Kapitän"; am nobelsten wurde der „Diplomat" ausstaffiert. Jeder Wagen ist mit automatischem Getriebe und Scheibenbremsen (an der Vorderachse) lieferbar.

Über die Preise der neuen Autos wurde Ende vergangener Woche, 72 Stunden vor der Premiere, noch immer zwischen der GM-Zentrale Detroit und dem Opel-Werk Rüsselsheim verhandelt. Sie sollen jedoch auf jeden Fall merklich niedriger liegen als die Preise deutscher Konkurrenzfabrikate.

Mit der Aufstockung seines Typenprogramms hat Opel als erste deutsche Automobilfirma einen Status erreicht, den auf lange Sicht die Geschäftspolitik aller großen Automobilwerke anstrebt: Opel bietet in jeder Klasse ein attraktives Modell und — nach amerikanischem Prinzip — von jedem Modell noch Variationen an.

So wesentlich es für eine Autofabrik ist, einen neuen Kunden zu gewinnen, so wichtig ist auch, aus ihm möglichst einen Dauerkunden zu machen, der allmählich von einer Klasse in höhere Kategorien aufsteigt. Opel hat sich die Voraussetzungen geschaffen, seine Kunden stärker als bisher an die Marke zu fesseln: Die Käufer können von der 5000-Mark-Klasse (Ein-Liter-Modell „Kadett") über die 7000-Mark-Klasse (1,5- und 1,7-Liter-Modelle „Rekord") in die Preis- und Leistungskategorien fünfstelliger Kaufsummen umsteigen: zu „Kapitän", „Admiral" und schließlich „Diplomat".



Opel-Chefkonstrukteur **Mersheimer**
... auf die linke Fahrbahn"

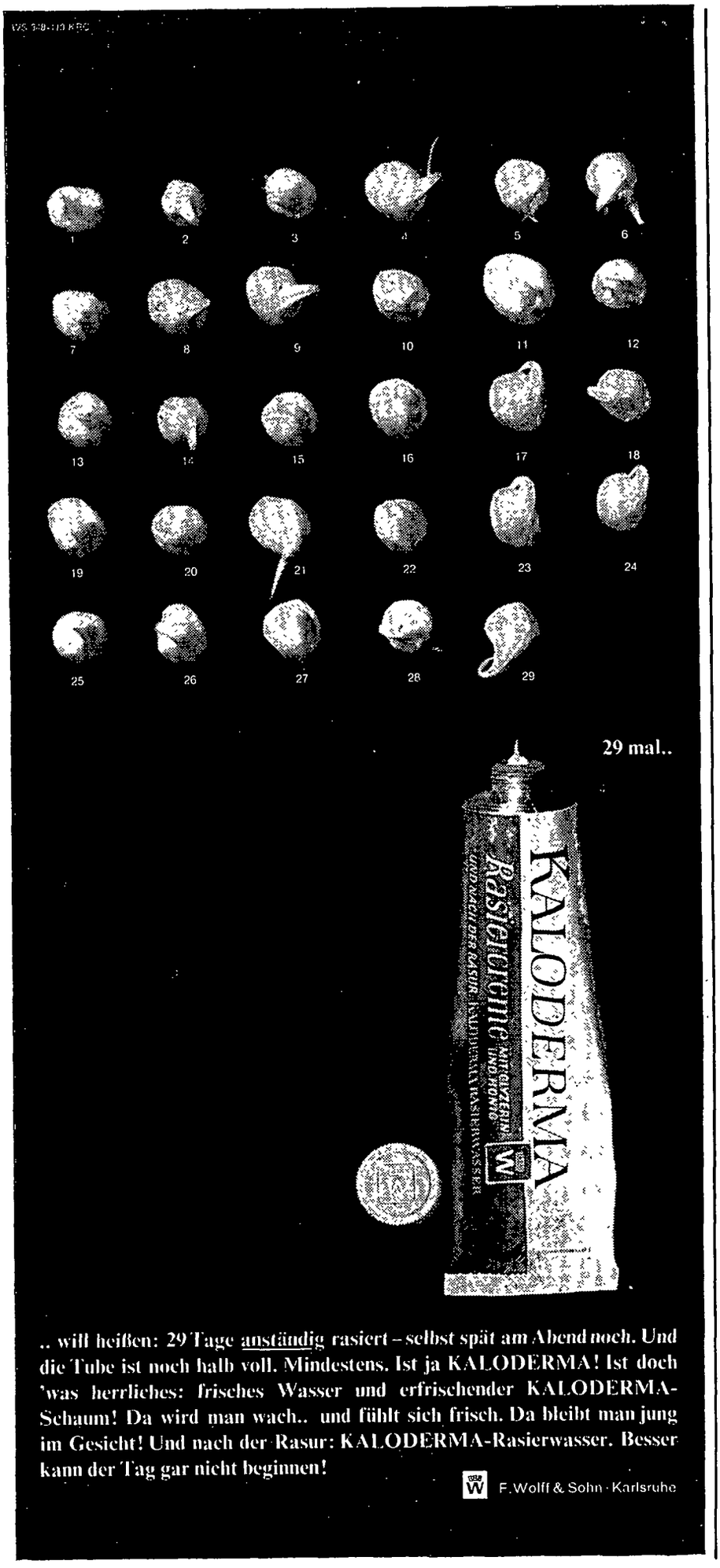
Daß General Motors zum Generalangriff an der europäischen Autofront angetreten ist, zeigte sich schon im Herbst 1962. Damals drang Opel mit Hilfe einer Investition von über einer Milliarde Mark nach einer Pause von 26 Jahren wieder in die Ein-Liter-Klasse ein: Im neuen Bochumer Werk begann die Produktion des „Kadett".

Niemals zuvor waren so viele Ersttaten zu feiern wie bei der Eröffnung der Kadettenanstalt zu Bochum: ein neuer Wagen, ein neuer (und damit entwicklungsfähiger) Motor, eine neue Fabrik und eine neue Belegschaft (Tageskapazität: 1000 Autos).

Der „Kadett", als VW-Konkurrent konzipiert, schlug derart gut ein, daß Opel die Gesamtproduktion binnen eines Jahres um 50,3 Prozent steigern konnte. Gleichzeitig schnellten die deutschen Zulassungen von Opel-Personenwagen von 177 852 Einheiten (1962) auf 301 844 (1963) empor. Die Opel-Zuwachsrate stieg auf 69,7 Prozent, im gleichen Zeitraum mußte das Volkswagenwerk sogar einen Rückgang der Zulassungszahlen von 378 599 auf 377 900 Verkäufe hinnehmen.

Um den Konkurrenzkampf in Zukunft noch schärfer führen zu können, leitete Opel eine Umorganisation seines Verkaufsapparats ein. Das Werk verkündete vor kurzem seinen Händlern, es werde das in Deutschland allgemein übliche System der Groß- und Unterhändler zum 1. Januar 1966 aufgeben. Von da an soll es nur noch Opel-Direkthändler geben — eine wesentliche Straffung des Vertriebssystems nach amerikanischem Vorbild.

Opels größte Hoffnungen, neue Produktionsrekorde zu erzielen und auf dem deutschen Automobilmarkt (Opel-Anteil: 23,7 Prozent) seinen zweiten Platz hinter dem Volkswagenwerk (29,7 Prozent) weiter auszubauen, gründen sich auf die beiden neuen 2,6-Liter-



Modelle. Die Opel-Leute spekulieren einerseits darauf, daß sich der Käufertrend innerhalb einiger Jahre von der 1,5-Liter-Klasse auf die Zwei- und 2,5-Liter-Kategorie verlagern werde. Andererseits glaubt Opel schon jetzt, zumindest beim Export seiner beiden neuen 2,6-Liter-Wagen, gute Chancen zu haben, weil in Preis und Ausstattung nur wenige Auslandserzeugnisse mit ihnen konkurrieren können.

Diese Klasse ist in Europa erstaunlich schwach bestückt. Frankreich und Schweden haben überhaupt keinen Konkurrenten aufzubieten. In Italien werden mehrere Luxus-Limousinen der Sechs-Zylinder-Klasse produziert. Aber die großen Wagen von Lancia und Alfa Romeo sind zu teuer; lediglich der Fiat 2300 kommt als Konkurrent für die Opel-Modelle in Betracht.

Die Sechs-Zylinder-Typen aus England — etwa die beiden großen Ford-Modelle (Zephyr und Zodiac Mark III) oder der 2,7-Liter-Vauxhall des GM-Konzerns — haben sich auf dem europäischen Festland nicht recht durchsetzen können. Die anderen britischen Großwagen, die Jaguars, Rovers und Humbers, werden für eine begrenzte, besonders finanzkräftige Käuferschicht gebaut.

Dabei kommt Opel noch der Umstand zugute, daß die Karosserien seiner neuen Großwagenserie ähnlich auf Prestige-Wirkung getrimmt sind wie das Blechkleid von Opels erfolgreichem Mittelklassewagen „Rekord": flach, breit, kantenbetont, amerikanisch. Überdies wurden die neuen Autos mit eckigen, sogenannten prismatischen Scheinwerfern bestückt. Das geschah nicht nur aus stilistischen, sondern auch aus praktischen Erwägungen. Das prismatisch abgeschrägte und besonders gerippte Scheinwerferglas gewährleistet 18 Prozent mehr Lichtausbeute als die noch beim alten „Kapitän" verwendeten Frontleuchten.

Mit diesem modernen Look, mit gesteigerter Motorleistung und den günstigen Preisen ihrer neuen Typen erhoffen sich die Opel-Leute auch auf dem deutschen Markt ersprießliche Geschäfte. Sie haben, da BMW die Produktion seiner Sechs- und Acht-Zylinder-Limousinen vor einigen Wochen einstellte, praktisch nur einen Gegner. Es ist allerdings eine Marke, gegen die sich Opel bisher noch nie durchsetzen konnte: Mercedes-Benz.

1948 hatte Opel erstmals den aus dem Jahre 1938 stammenden „Kapitän" wieder auf Kiel gelegt. Doch was immer die Rüsselsheimer in den folgenden Jahren auch unternahmen — der „Kapitän" kam niemals recht in Fahrt. Sechsmal (1951, 1953, 1954, 1955, 1958 und 1959) steigerte Opel die Motorleistung (von 58 auf schließlich 90 PS). Fünfmal schneiderte Opel dem „Kapitän" eine neue Uniform.

Aber die Mehrheit der potentiellen Käufer zog die Wohlstand ausstrahlenden Mercedes-Limousinen dem eher blechernen Luxus des Rüsselsheimer „Kapitäns" vor.

So wurden zum Beispiel im Jahre 1962 rund 52 000 Mercedes 220, aber nur etwa 32 800 „Kapitäne" gefertigt. Im vergangenen Jahr war das Verhältnis noch ungünstiger, obgleich Mercedes Lieferfristen bis zu neun Monaten hatte: 53 300 Mercedes und nur 11 500 „Kapitäne".

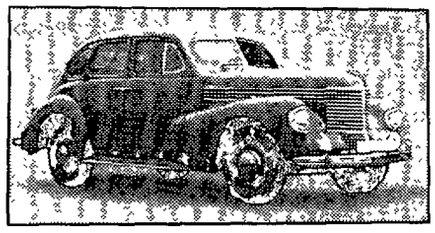
Das Mißverhältnis bedrückte die Opel-Direktoren um so ärger, weil ihre Fließ-

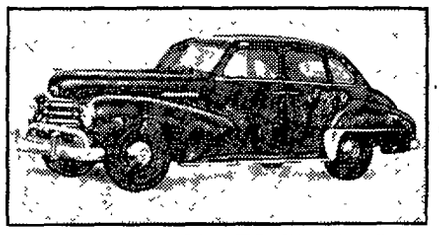
bänder eine ungleich höhere Kapazität gestatten als die enger begrenzten Fertigungsmöglichkeiten von Daimler-Benz. Selbst der „Kapitän"-Preis, der stets um 2000 bis 3000 Mark unter den Mercedes-Preisen lag, konnte Opel keinen größeren Zuspruch sichern.

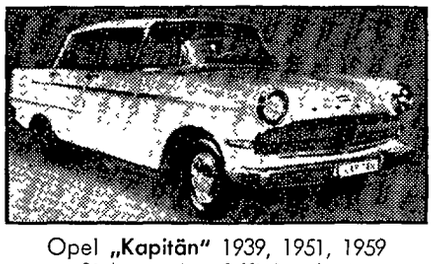
Wie der „Kapitän", der Opel nun einen größeren Anteil am Markt der Sechs-Zylinder-Limousinen verschaffen soll, folgt auch der komfortablere „Admiral" einem Vorgänger, wenngleich mit einem Abstand von 25 Jahren. Opels erster „Admiral" wurde von 1937 bis 1939 gebaut. Er hatte einen Sechs-Zylinder-Reihenmotor mit 75 PS Leistung und eine Höchstgeschwindigkeit von 130 Stundenkilometer. Er war damals Opels große Repräsentations-Limousine.

Diese Rolle mußte er im Jahre seiner Auferstehung allerdings dem prominentesten und PS-stärksten der drei neuen Opel-Autos überlassen, von dem der Rüsselsheimer Chefkonstrukteur sagt: „Wir wollen mit ihm den Markt einmal abtasten."

Noch vor den ersten Tastversuchen waren die Opel-Techniker sicher, daß die Konstruktion eines so großen Automobils heutzutage auch für einen europäischen Großproduzenten „kein Glücksspiel mehr ist" (Mersheimer). Sie versahen die Basis-Konstruktion des „Kapitän" mit einer robusteren Kraftübertragung und anderen Verstärkungen. So entstand der „Diplomat", der den Kunden laut Mersheimer „zu einem geringeren Preis die Eigenschaften bietet, die sonst nur bei Autos von über 24 000 Mark zu finden sind".







Opel „Kapitän" 1939, 1951, 1959
Siebenmal auf Kiel gelegt

Das Auto sei, so versichert Mersheimer, keineswegs unter dem Druck von Direktiven aus dem US-Stammhaus entstanden: „Es war unser eigener Entschluß." Die GM-Zentrale Detroit gab nicht nur ihr O. K., sondern steuerte auch den Motor bei: ein bewährtes, ausgereiftes Aggregat aus der Chevrolet-Division.

„Ich sehe meinen großen Stern überhaupt erst kommen, wenn die blöde Hubraumsteuer (zugunsten einer Gewichtssteuer) fällt", feierte Hans Mersheimer seinen Großen Opel. „Dann beginnt für uns erst der Spaß, dann haben wir ganz neue Perspektiven."

Neue Perspektiven eröffnen sich der Opel-Konkurrenz Daimler-Benz schon jetzt: Der Parade-Mercedes 300 SE (Spitzengeschwindigkeit: 180 Stundenkilometer) ist nicht mehr Deutschlands schnellste in Serie gefertigte Limousine.

Opels „Diplomat" ist — auf Spezialreifen und in der Ausführung mit Handschaltung — wenigstens 22 Stundenkilometer schneller. Und ein paar tausend Mark billiger.

FILM

NEU IN DEUTSCHLAND

Bis das Blut gefriert (USA). Regisseur Robert Wise („Laßt mich leben") erhebt den Gruselfilm hoch über das gewohnte Niveau seines Genres. Er kommt ohne Ekelfratzen, Zyklopen und Raffzähne aus. Star des Films ist ein neuenglischer Herrensitz ohne rechten Winkel. Schief eingehängte Türen fallen automatisch ins Schloß und schneiden den Rückweg ab, Spiegel täuschen falsche Perspektiven vor, viktorianisches Prachtmobiliar lehrt das Fürchten. Eine aufgeklärte Besucherin: „Der böse Geist des Hauses ist der Innenarchitekt." In diesem Labyrinth konnten Mord und Wahnsinn nicht ausbleiben. Dankbares Objekt für die Polterabende der Leichengeister ist Jungfer Eleanor (Julie Harris), die sich, von einem Parapsychologen als Testperson engagiert, in dem makabren Bau bald heimisch fühlt, weil dessen unbewältigte Vergangenheit mit ihren eigenen Verdrängungen korrespondiert. Die Vertreibung aus dem Schreckenshaus hingegen überlebt Eleanor nicht.

Die vier Tage von Neapel (Italien). Bonner Proteste und Verdikte der Filmselbstkontrolle verhalfen dem angeblich antideutschen Film des Italieners Nanni Loy zu einer Vorausreklame, die der Film jetzt nicht einlösen kann. Die Schilderung eines Aufstands der Neapolitaner gegen deutsche Truppen 1943 ist historisch wenig exakt. Filmhochschüler Loy verfehlt sein Vorbild Rossellini („Rom, offene Stadt"): Er mixt ohne Bedenken Dokumentaraufnahmen mit pathetischen Fiktivszenen und inszeniert Zeitgeschichte als linkisches Räuber-und-Gendarm-Spektakel.

Im Zeichen des Löwen (Frankreich). Ein Amerikaner in Paris, Komponist und mittellos, hofft — zunächst vergebens — auf eine reiche Erbschaft. Sein Wunschtraum wird zum Alptraum, Paris zum feindlichen Labyrinth. Daß der Einsame am Ende doch noch die Millionen erbt, wirkt nur als schlechter Witz des Schicksals, das ihn zuvor gefoltert hat. Dem Regisseur Eric Rohmer brachte dieses vor vier Jahren gedrehte Frühwerk der „nouvelle vague", eine filmische Entmystifizierung der „Lichterstadt" Paris, kein Glück. Während seine Kritikerkollegen von der Cinéasten-Postille „Cahiers du Cinéma" — Truffaut und Chabrol — als Filmregisseure arrivierten, erhielt Rohmer keine weitere Chance mehr.



Ein würdiger Rahmen gehört zu diesem kostbaren Weindestillat aus Armagnac

Für Sie und Ihre besten Freunde:

ARMAGNAC
MARQUIS DE
MONTESQUIOU

Ihr Chalet im Elsaß?

Sie müssen sie sich ansehen, die Chalets Buhl im Münstertal. Sie werden Ihnen gefallen. Bildhübsch und solide! Und so preiswert, denn schlüsselfertige Chalets Buhl gibt es schon ab ca. 38 000,— DM einschließlich Garage und einschließlich eines großen Grundstükkes. Was Sie damit erwerben? Einmal die Möglichkeit, sich jederzeit in ein behagliches Haus in wunderschöner Landschaft zurückziehen zu können — zum Skilaufen, zum Forellenfischen oder was sonst Ihr Hobby ist. Zum anderen ein echtes Rendite-Objekt, denn Sie können Ihr Chalet Ihren Freunden leicht im Sommer und im Winter vermieten. Übrigens: Im Münstertal wird viel deutsch gesprochen. Bitte, verlangen Sie Prospekte oder besuchen Sie uns und lassen Sie sich die Chalets Buhl zeigen.

CHALETS BUHL S. A.
MUHLBACH s/Munster (Ht.-Rhin)
TEL. 17 METZERAL

Vertreter gesucht!