

Technischer Meilenstein mit modernem Design

Im November des Jahres 1938, lief in Rüsselsheim der erste Opel Kapitän vom Band. Eindrucksvolles Design, gute Aerodynamik, zuverlässiger 2,5-Liter-Motor und erstmals in dieser Klasse eine selbsttragende Ganzstahl-Karosserie – das sorgte in der Automobilwelt für Aufsehen. Es war ein technischer Meilenstein, der eine große Tradition begründete, die sich bis zum Opel-Flaggschiff Insignia erstreckt.



In den Segmenten darunter hatte Deutschlands größter Autoproduzent mit dem Olympia und dem Kadett bereits Erfahrungen in diesem, den Fahrzeugbau revolutionierenden Fertigungsverfahren gesammelt. Um es nun auf das nächstgrößere Modell anzuwenden, hatte das Unternehmen sechs Millionen Reichsmark in eine neue Produktionsstraße investiert. „Unter Fachleuten besteht kein Zweifel mehr darüber, dass die selbsttragende Ganzstahl-Karosserie jene Bauform ist, die den Bedürfnissen der Großserienherstellung weitaus am besten entspricht“, erklärte Dipl.-Ing. Heinz Nordhoff, technischer Berater der Opel-Verkaufsleitung am Tag der Kapitän-Vorstellung der im Rüsselsheimer Werk versammelten Presse. Die Vorzüge dieses Bauprinzips sind: Geringes Gewicht, daraus resultierend bessere Fahrleistungen, geringer Verbrauch und höhere Sicherheit für die Passagiere durch eine sichere Fahrgastzelle.

Mit Volldampf voraus



Der Name des Neulings klärte gleich die Rangfolge in der Opel-Fahrzeugflotte: Als Nachfolger des Super 6 sollte der Kapitän in der gefragten Sechszylinderklasse unterhalb des Rüsselsheimer-Flaggschiffs Admiral Fahrt aufnehmen. Für den entsprechenden Vortrieb des elegant gestylten Wagens sorgte ein 2,5-Liter-Sechszylindermotor mit 55 PS, der die viertürige Limousine in für damalige Verhältnisse beeindruckenden 12 Sekunden von 0 auf 70 km/h beschleunigte. Die Autobahngeschwindigkeit

wurde mit 112 km/h angegeben, die Höchstgeschwindigkeit lag sogar bei 126 Sachen. Entsprechend anspruchsvoll war das Fahrwerk mit Einzelradaufhängung vorne, Stabilisator und hydraulischen Stoßdämpfern ausgelegt.

Sicher und bequem reisen

Zur Sicherheit im Straßenverkehr trug auch die auf das Wesentliche reduzierte Armaturentafel bei, die dem Fahrer eine mühelose Überwachung von Wagen und Motor ermöglichte: Ein großer Zentraltachometer und eine Benzin-Uhr, vier Kontrolllampchen für Winker, Fernlicht, Lichtmaschine und Öldruck. Optional konnte eine Warmwasserheizung mit elektrischem Gebläse und Entfrostdüsen unter der Windschutzscheibe für eisfreie Sicht im Winter geordert werden. Der Steuermann saß äußerst bequem im Kapitän. Die sogar während der Fahrt verstellbare vordere Sitzbank sowie gepolsterte Armlehnen sorgten für komfortables Reisen, insbesondere, wenn unter der (nachts beleuchteten) Uhr ein Autoradio montiert war und durch die Tonslitze in der Armaturentafel Musik erklang. Der Preis für die zweitürige Limousine lag bei 3.575 Reichsmark, die viertürige Variante kostete 400 RM mehr und das Cabriolet war für 4.325 RM zu haben – bei einem Jahresdurchschnittseinkommen von 1.840,- RM sicher kein Pappenstiel. Die Presse war jedenfalls begeistert und die Kundschaft ebenso: Bis zur kriegsbedingten Produktionseinstellung im Herbst 1940 verließen 25.374 Kapitäne das Rüsselsheimer Werk.

Zweiter Frühling

Acht Jahre später erlebte der Kapitän im Herbst 1948 in leicht modifizierter Form einen zweiten Frühling. Der Wagen wurde ausschließlich als viertürige Limousine gebaut und unterschied sich optisch nur durch runde Scheinwerfer und etwas modifizierte Stoßstangen vom Vorkriegsmodell. In seinem ersten Produktionsjahr blieb der Wagen der englischen und amerikanischen Militärregierung

vorbehalten oder ging in den Export. Mit der neuen D-Mark konnten dann aber auch deutsche Kunden den Kapitän erwerben. Verbesserungen bei der Gestaltung des Innenraums und die Einführung einer Lenkradschaltung sorgten ab Mai 1950 noch einmal für einen Verkaufsschub. Insgesamt fanden 30.000 Exemplare des ersten Nachkriegs-Kapitäns einen neuen Besitzer.

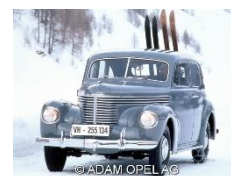
Bestseller mit sechs Zylindern

Seitdem hat Opel sieben weitere Kapitän-Generationen hervorgebracht. Darunter Ikonen des Wirtschaftswunders wie den Kapitän '54 mit seinem markanten Haifischmaul und den Schlüssellochkapitän (P 2,5), der seinen Spitznahmen dem unverwechselbaren Design seiner Rückleuchten verdankt. Nicht zu vergessen der P 2,6, der mit annähernd 146.000 Exemplaren meistverkaufte Kapitän aller Zeiten. Das Einstiegsmodell in die Opel-Oberklasse rollte in der A-Variante sogar 113 Mal mit einem V8-Motor vom Band, alle anderen 467.922 Kapitäne aber, die Opel bis zum Produktionsstop 1970 gebaut hatte, wurden von Sechszylindermotoren angetrieben. Somit gehört die Kapitän-Baureihe zu den erfolgreichsten Sechszylinder-Modellfamilien überhaupt.



Kapitän '39 1938–1940

Der Kapitän war das letzte vor dem Zweiten Weltkrieg konstruierte Opel-Modell. Er wurde Ende 1938 als Nachfolger des Opel Super 6 vorgestellt und im Frühjahr 1939 auf dem Genfer Auto-Salon präsentiert. Den Vorkriegs-Kapitän gab es als Limousine mit zwei oder vier Türen sowie als Cabriolet.



Bis zur Einstellung der zivilen Pkw-Produktion bei Opel im Herbst 1940 wurden 25.371 Stück hergestellt. 1943 folgten noch drei Einzelfahrzeuge. Der Wagen war auch im Ausland ein Verkaufserfolg.

Die Karosseriebaufirmen Gläser in Dresden und Hebmüller in Wülfrath fertigten darüber hinaus zweisitzige Cabriolets. Diese sind in der Gesamtproduktionszahl von 248 Fahrgestellen bzw. Teilaufbauten für Sonderkarosserien enthalten.

| Technische Daten Opel Kapitän 1938–1949 | |
|---|---|
| Motor / Kühlung: | 6-Zylinder-Reihenmotor (Viertakt) / Wasserkühlung |
| Hubraum / Bohrung x Hub: | 2473 cm ³ / 80 x 82 mm |
| Leistung bei 1/min: | 55 PS (40 kW) bei 3500 |
| Max. Drehmoment bei 1/min / Verdichtung: | 145 Nm bei 1600 / 6,0 : 1 |
| Gemischaufbereitung: | 1 Fallstromvergaser (Opel/Carter) |
| Ventilsteuerung: | Hängende Ventile, Stoßstangen und Kipphebel (seitliche Nockenwelle, Stirnräder) |
| Getriebe: | 3-Gang-Getriebe, Mittelschaltung |
| Radaufhängung vorn: | Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern |
| Radaufhängung hinten: | Starrachse, 2 halbelliptische Blattfedern mit je 7 Blättern |
| Bremsen: | hydraulisch betätigte Trommelbremsen, Ø 230 mm |
| Lenkung: | Schnecke und Rolle |
| Karosserie: | Stahlblech, selbsttragend |
| Spurweite vorn/hinten - Radstand: | 1348/1326 mm - 2695 mm |
| Länge / Leergewicht: | 4620 mm / 1230 kg |
| Höchstgeschwindigkeit / Verbrauch Liter/100 Km: | 126 km/h / 13,0 N |

Kapitän '48 1948-1950

Im Dezember 1947 wurde zunächst die Produktion des Olympia wiederaufgenommen. Ab Oktober 1948 wurde auch der Kapitän in leicht überarbeiteter Form wieder produziert, allerdings nur als viertürige Limousine mit Portaltüren. Erkennbare Unterschiede die nunmehr runden Scheinwerfer und Detailänderungen wie



u. a. Stoßstangen mit stärker ausgebildeten Hörnern und Radkappen. Mit dem 2,5-Liter-Reihenmotor mit 55 PS (40 kW) und Dreiganggetriebe mit Mittelschalthebel erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit von 126 km/h.

Bis April 1950 wurden 12.936 Exemplare gebaut.

Kapitän '50 1950-1951

Der Kapitän '50 erhielt einige Änderungen und Verbesserungen. Augenfälligstes Merkmal ist die neu eingeführte Lenkradschaltung, ein neues Armaturenbrett und neues Design der Innenverkleidungen und Polsterstoffe. Die Verdichtung des 2,5-Liter-Motors wurde leicht von 6,0:1 auf 6,1:1 erhöht.



Vom Kapitän '50 entstanden zwischen Mai 1950 und Februar 1951 17.470 Exemplare.

Kapitän '51 1951-1953

Der Kapitän '51 repräsentierte mit modernisierter Karosserie, ungeteiltem Heckfenster, deutlich mehr Chrom und stärkerem Motor 58 PS (43 kW) die ersten Anzeichen des deutschen Wirtschaftswunders. Der Wagen war in den 1950er Jahren äußerst beliebt und ein Statussymbol. Zeitweise lag er an dritter Stelle in der Zulassungsstatistik nach VW Käfer und Opel Olympia Rekord.



Von März 1951 bis Juli 1953 wurden insgesamt 48.587 Fahrzeuge gebaut.

| Technische Daten Opel Kapitän: | 1948–1950 | 1951–1953 |
|--|---|--------------------------|
| Motor / Kühlung: | 6-Zylinder-Reihenmotor (Viertakt) / Wasserkühlung | |
| Hubraum / Bohrung × Hub: | 2473 cm ³ / 80 × 82 mm | |
| Leistung bei 1/min: | 55 PS (40 kW) bei 3500 | 58 PS (43 kW) bei 3700 |
| Max. Drehmoment bei 1/min / Verdichtung: | 142 Nm bei 1700 / 6,0:1 ab Mai 1950 6,1:1 | 144 Nm bei 1700 / 6,25:1 |
| Gemischaufbereitung: | 1 Fallstromvergaser (Opel/Carter) | |
| Ventilsteuerung: | Hängende Ventile, Stoßstangen und Kipphebel (seitliche Nockenwelle, Stirnräder) | |
| Getriebe: | 3-Gang-Getriebe, Mittel- oder (ab Mai 1950) Lenkradschaltung | |
| Radaufhängung vorn: | Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern | |
| Radaufhängung hinten: | Starrachse, 2 halbelliptische Blattfedern mit je 7 Blättern | |
| Bremsen: | hydraulisch betätigte Trommelbremsen, Ø 230 mm | |
| Lenkung: | Schnecke und Rolle | |
| Karosserie: | Stahlblech, selbsttragend | |
| Spurweite vorn/hinten / Radstand: | 1348/1326 mm / 2695 mm | |
| Länge / Leergewicht: | 4620 mm / 1230 kg | 4715 mm / 1240 kg |
| Höchstgeschwindigkeit/Verbrauch L/100Km: | 126 km/h / 13,0 N | 130 km/h / 12,0 N |

Kapitän '54 1953-1955

Im Herbst 1953 erhielt der überarbeitete Kapitän '54 eine Pontonkarosserie im amerikanischen Stil mit einem markanten „Haifischmaul“-Kühlergrill. Alle Türen waren jetzt vorn angeschlagen und auch die Frontscheibe ungeteilt. Das Heckfenster war dreigeteilt mit einer breiten Mittelscheibe und zwei kleinen stärker gewölbten äußeren Scheiben. Die Leistung des Motors stieg auf 68 PS (50 kW), die Höchstgeschwindigkeit auf 138 km/h.



In seiner Produktionszeit von November 1953 bis Juli 1955 wurden 61.543 Exemplare gebaut.

Kapitän '56 / '57 1955–1958

Für die im August 1955 angelaufene Reihe gab es ein geringfügiges Facelift. Dabei wurde die Motorhaube geglättet und der Kühlergrill bestand nun aus senkrechten Gitterstäben statt des „Haifischmauls“. Die hinteren Kotflügel erhielten kleine „Flossen“. Die Motorleistung wurde auf 75 PS (55 kW) gesteigert.



Ab August 1956 wurde der Kapitän '57 angeboten. Erstmals gab es bei diesem Modell ab Mai 1957 gegen einen Aufpreis eine besser ausgestattete L-Version, die unter anderem vordere Einzelsitze, abblendbaren Innenspiegel, Rückfahrscheinwerfer und mehr bot. Zudem war ein Overdrive (2. und 3. Gang) lieferbar.

Gebaut wurden vom Kapitän '56 / '57 bis Juli 1958 insgesamt 92.555 Fahrzeuge.

| Technische Daten Opel Kapitän: | 1953–1955 | 1955–1958 |
|--|---|-------------------------|
| Motor / Kühlung: | 6-Zylinder-Reihenmotor (Viertakt) / Wasserkühlung | |
| Hubraum / Bohrung x Hub: | 2473 cm ³ / 80 x 82 mm | |
| Leistung bei 1/min: | 68–71 PS (50–52 kW) bei 3700 | 75 PS (55 kW) bei 3900 |
| Max. Drehmoment bei 1/min / Verdichtung: | 165–170 Nm bei 1700 / 7,0:1 | 170 Nm bei 1700 / 7,1:1 |
| Gemischaufbereitung: | 1 Fallstromvergaser (Opel/Carter) | |
| Ventilsteuerung: | stirnradgetriebene seitliche Nockenwelle, Stößel, Stoßstangen, Kipphebel und hängende Ventile | |
| Getriebe: | 3-Gang-Getriebe, Lenkradschaltung | |
| Radaufhängung vorn: | Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern | |
| Radaufhängung hinten: | Starrachse, halbelliptische Blattfedern mit 5 Federlagen | |
| Bremsen: | hydraulisch betätigte Trommelbremsen, Ø 230 mm | |
| Karosserie: | Stahlblech, selbsttragend | |
| Spurweite vorn/hinten/Radstand: | 1341/1372 mm/2750 mm | 1372/1372 mm/2750 mm |
| Länge / Leergewicht: | 4710 mm / 1250 kg | 4735 mm / 1300 kg |
| Höchstgeschwindigkeit/Verbrauch L/100Km: | 138 km/h / 12,0 N | 140 km/h / 11,5 N |

Kapitän P 2,5 (P) 1958–1959

Der Opel Kapitän P 2,5 erschien im Juli 1958, mit einem 2,5-Liter-Motor und einer Leistung von 80 PS (59 kW). Es waren auch eine L-Version und ein Overdrive-Getriebe lieferbar.



Das Styling der Karosserie mit reichlichem Chromzierrat, den Heckflossen und Panoramasscheiben vorne und hinten war stark an amerikanische Automobile dieser Zeit angelehnt, kam auch deswegen beim deutschen Käuferkreis nur sehr begrenzt an. Wegen der schlüssellochförmigen Heckleuchten wird dieses Modell heute als „Schlüssellochkapitän“ bezeichnet.

Das „P“ steht für die Panoramasscheiben.

Von Juli 1958 bis Juni 1959 wurden 34.842 Kapitän P 2,5 gebaut. Schon nach einem Jahr wurde dieses Modell abgelöst.

Kapitän P 2,6 1959–1963

Im Sommer 1959 erschien ein neuer Kapitän: Die neue Karosserie hatte eine flachere, gestreckte Linienführung mit noch größerer Panoramasscheibe vorn. Das beim Vorgängertyp kritisierte hinten stark heruntergezogene Dach wurde geändert, sodass man hinten wieder besser einsteigen konnte. Mit dem auf 2605 cm³ vergrößerten Hubraum stieg die Motorleistung auf 90 PS (66 kW) und die Höchstgeschwindigkeit auf 150 km/h.



Der Wagen wurde der erfolgreichste Kapitän, der je gebaut wurde. Nach dem bis Mitte 1960 verwendeten Overdrive bot Opel bei diesem Modell ab Sommer 1960 erstmals als Extra ein automatisches 3-Gang - „Hydramatic“-Getriebe und ab 1962 eine Servolenkung an. Außerdem gab es wieder eine höherwertige Ausstattungsvariante („L“-Version).

Vom Opel Kapitän P 2,6 gab es auch eine zweitürige Coupé-artige Variante in sehr geringen Stückzahlen, die bei Autenrieth in Darmstadt gebaut wurde.

Von Juli 1959 bis Dezember 1963 wurden insgesamt 145.616 Kapitän P 2,6 gebaut.

| Technische Daten Opel Kapitän: | P 2,5 (P) 1958–1959 | P 2,6 1959–1963 |
|--|---|-------------------------------------|
| Motor / Kühlung: | 6-Zylinder-Reihenmotor (Viertakt) / Wasserkühlung | |
| Bohrung × Hub / Hubraum: | 80 × 82 mm / 2473 cm ³ | 85 × 76,5 mm / 2605 cm ³ |
| Leistung bei 1/min: | 80 PS (59 kW) bei 4100 | 90 PS (66 kW) bei 4100 |
| Max. Drehmoment bei 1/min/ Verdichtung: | 173 Nm bei 1900/7,5:1 | 186–191 Nm bei 1900/7,8–8,2:1 |
| Gemischaubereitung: | 1 Opel-Fallstromvergaser (Lizenz Carter) | |
| Ventilsteuerung: | Hängende Ventile, Stoßstangen und Kipphebel seitliche Nockenwelle mit Stirnradantrieb | |
| Getriebe: | 3-Gang-Getriebe, Lenkradschaltung P 2,6 ab 1961 a.W. mit Hydramatic-Dreigangautomatik | |
| Radaufhängung vorn: | einzeln an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern | |
| Radaufhängung hinten: | Starrachse, vierlagige halbelliptische Blattfedern | |
| Bremsen: | hydraulisch betätigte Trommelbremsen | |
| Karosserie: | Stahlblech, selbsttragend | |
| Spurweite vorn/hinten/ Radstand: | 1376/1372 mm / 2800mm | 1378/1374 mm / 2800mm |
| Länge / Leergewicht: | 4764 mm / 1310 kg | 4831 mm / 1340–1380 kg |
| Höchstgeschwindigkeit/Verbrauch L/100Km: | 144 km/h / 12,0 S | 150 km/h / 12,0–13,0 S |

Kapitän A 1964-1968

Der Kapitän A hatte einen horizontal betonten Kühlergrill und weniger Chromzierat, als die beiden anderen Modelle.



Anfangs wurde er mit einem 2,6 Liter großen Sechszylinder-Reihenmotor und einer Leistung von 73,5 kW (100 PS) angeboten. Im September 1965 wurde dieser durch den neu konstruierten Reihenmotor Opel CIH mit sechs Zylindern, 2,8 Litern Hubraum und 92 kW (125 PS) abgelöst.

Zusätzlich gab es ab September 1965 den „**Kapitän A V8**“ mit einer 4,6-Liter-V8-Motor der Konzernschwester Chevrolet mit 140 kW (190 PS). Von dieser Version wurden nur 113 Fahrzeuge gebaut. Für den österreichischen Markt gab es zusätzlich aus steuerlichen Gründen eine 2,5-Liter-Version mit 82,5 kW (112 PS).

Ebenfalls ab September 1965 entfielen die Opel-Schriftzüge an den vorderen Kotflügeln, gleichzeitig erschien der Name Opel im Kühlergrill. Im September 1967 wurden die Kapitän-Schriftzüge von den hinteren Dachpfosten an die vorderen Kotflügel verlegt und der Kapitän bekam seitliche Schutzleisten. Der Kapitän A mit seiner vorderen Sitzbank war der letzte Opel-Personenwagen mit sechs Sitzplätzen. Dies war seinerzeit ein Kaufargument.

Insgesamt wurden 24.249 Exemplare von Februar 1964 bis November 1968 gebaut, davon alleine 15.030 Modelle mit dem 2,6-Liter-Motor bis August 1965.

| Technische Daten Opel Kapitän A 1964–1968 | 2,6 | 2800 S | 2800 HL | 4,6 | 5,4 |
|---|--|---|------------------------------------|--|---------------------------------------|
| Motor: | 6-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor (HL: Hochleistung) | | | 8-Zylinder-V-Motor (Viertakt) | |
| Hubraum: | 2605 cm ³ | 2784 cm ³ | | 4638 cm ³ Chevrolet 283 | 5354 cm ³ Chevrolet 327 |
| Bohrung × Hub: | 85 × 76,5 mm | 92 × 69,8 mm | | 98,4 × 76,2 mm | 101,6 × 82,6 mm |
| Leistung kW (PS): bei 1/min: | 73,5 kW (100 PS) 4600 | 92 kW (125 PS) 4800 | 103 kW (140 PS) 4900 | 140 kW (190 PS) 4600 | 169 kW (230 PS) 4700 |
| Max. Drehmoment bei 1/min: | 181 Nm 2400 | 206 Nm 3500 | 223 Nm 3700 | 347 Nm 3000 | 427 Nm 3100 |
| Verdichtung: | 8,2:1 | 9,5:1 | | 9,25:1 | 10,5:1 |
| Gemischaubereitung: | ein Fallstromvergaser | ein Register Fallstromvergaser | zwei Register Fallstromvergaser | ein Carter Vierfach Fallstromvergaser | |
| Ventilsteuerung: | OHV, seitliche Nockenwelle, Stirnradgetriebe | CIH: obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplex-Rollenkette | | OHV, eine untenliegende zentrale Nockenwelle mit Kettenantrieb | |
| Kühlung: | Wasserkühlung | | | | |
| Getriebe: | 4-Gang-Getriebe, Lenkrad- oder Mittelschaltung a. W. Powerglide-Zweigangautomatik (GM) | | | Powerglide-Zweigangautomatik (GM), Wählhebel an Lenksäule | |
| Radaufhängung vorn: | Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern | | | | |

| | | | | | |
|-----------------------------------|---|--------------|--------------|----------|----------|
| Radaufhängung hinten: | Starrachse mit halbelliptischen Blattfedern | | | | |
| Karosserie: | Stahlblech, selbsttragend | | | | |
| Spurweite vorn/hinten / Radstand: | 1494/1510 mm / 2845 mm | | | | |
| Länge / Leergewicht: | 4948 mm / 1380–1630 kg | | | | |
| Höchstgeschwindigkeit: | 156–158 km/h | 166–170 km/h | 175–180 km/h | 198 km/h | 200 km/h |
| Verbrauch (Liter/100 Kilometer): | 13–14 S | 15–16 S | 16–17 S | 19,0 S | 20,0 S |

Kapitän B 1969–1970

Die Nennleistung des aus den Kapitän A Modell bekannten 2,8-Liter-Sechszylinder-Reihenmotors wurde in der Ausstattung mit einem Registervergaser um zwei auf 97 kW (132 PS) und in der Version mit zwei Registervergasern um vier auf 107 kW (145 PS) gesteigert.



Der vor allem innen sehr schlicht ausgestattete Kapitän wurde im Mai 1970 wieder eingestellt. Damit verschwand ein Name aus der Modellpalette, der seit 1938 verwendet wurde.

Insgesamt wurden 11.017 Exemplare von 1969 bis 1979 gebaut.

| Technische Daten Opel Kapitän B 1969–1970 | 2800 S | 2800 H |
|---|---|---|
| Motor / Kühlung: | 6-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor (Opel CIH) / Wasserkühlung | |
| Hubraum/ Bohrung × Hub: | 2784 cm ³ /92 × 69,8 mm | |
| Leistung kW (PS) bei 1/min: | 95–97 kW (129–132 PS) 5000–5200 | 103–107 kW (140–145 PS) 5200 |
| Max. Drehmoment bei 1/min: | 189 Nm 3500 | 222 Nm 3700 |
| Verdichtung: | 9,5, später 9,0 : 1 | |
| Gemischaufbereitung: | Ein Registervergaser Zenith 35/40 INAT | Zwei Registervergaser Zenith 35/40 INAT |
| Ventilsteuerung: | Hängende Ventile, Hydrostößel und Kipphebel (obenliegende Nockenwelle, Duplexkette) | |
| Getriebe: | Vierganggetriebe, Lenkrad- oder Knüppelschaltung (a. W. Opel/GM-Dreigangautomatik). | |
| Radaufhängung vorn: | Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator | |
| Radaufhängung hinten: | starre De-Dion-Achse an zwei gezogenen Längslenkern unten und einem geschobenen Dreieckslenker oben, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator | |
| Karosserie: | Stahlblech, selbsttragend, Tank: 80 Liter | |
| Spurweite vorn/hinten / Radstand: | 1505/1512 mm / 2845 mm | |
| Länge / Leergewicht: | 4907 mm / 1475–1690 kg | |
| Höchstgeschwindigkeit: | 170–175 km/h | 177–185 km/h |

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 20.02.2022

Bilder ID: 202211

© VOZ-Archiv,

Text und Bilder: ©Adam Opel AG,

Techn. Daten: Adam Opel AG, Wikipedia,