



Opel GT (1968)

## Flach-Eisen

Ein Sportwagen im Opel-Schauraum: Das war vor 30 Jahren, als wären »The Who« beim »Blauen Bock« eingefallen. Der GT war ein blecherner Beat, ein Kult-Auto mit kurzem Leben: Kein Opel nach ihm durfte so flach, so wild und so frei von Kompromissen sein.



Das größte Kompliment kann ihm keiner seiner vielen Fans machen, keiner der zahllosen Tuner, kein noch so virtuoser Restaurator und erst recht kein euphorisierter *Motor Klassik*-Schreiber. Nicht einmal seiner Werbetexterin gelang es, obwohl sie dem Opel GT den knackigsten Slogan der späten Sechziger auf den glatten Leib dichtete: »Nur Fliegen ist schöner« zählt zu den Sprüchen, die sich ins Gedächtnis einer ganzen Nation kerbten.

Das größte Kompliment aber machen dem GT wildfremde Menschen hinter den Scheiben weißer VW Golf in Grundausstattung, grauhaarige Fußgänger in beige Popeline-Windjacken und 17-jährige Mädchen auf ihren Retro-Design-Motorrollern. Denn sie alle nehmen den GT gar nicht wahr, wenn er ihnen im Alltagsverkehr begegnet. Sie bemerken nicht, dass er womöglich schon ein H-Kennzeichen trägt – und wenn, dann würden sie ihm seinen Oldtimer-Status nur mit Argwohn glauben. Sie schauen ihm nicht hinterher, weil er das Herz des Laien noch nicht mit nostalgischen Gefühlen wärmt. Der GT umgibt sich mit jener Alterslosigkeit, die gelungene Sportwagen-Entwürfe zwar zur Skulptur veredelt, aber nie zur Antiquität verniedlichen kann.

»Nur wenige Kenner sprechen einen an«, bestätigt Stefan Müller, Opel GT-Fahrer seit 1981 und Typreferent der Alt-Opel-Interessengemeinschaft. »Andere meinen, das wäre ein neues Auto.« Dabei lohnt er sich noch immer, der tiefe Blick in seine Schlaugaugen und auf eine Karosserie, die den meisten Betrachtern bis knapp zur Taille reicht.

Sie scheint den Schwung ihrer jugendlichen Macher zu konservieren, die zwar bei Opel in Rüsselsheim arbeiteten, aber im Innersten nie Opel-Fahrer waren – bis zu dem Tag im September 1968, als es der GT von der privaten Stil-Studie zum jungen Wilden des Opel-Modellprogramms gebracht hatte.

Mehr als für das Graubrot Rekord interessierten sich die hessischen Designer damals für die Antipasti auf dem Turiner Automobilsalon und den Corvette-Doppelwhopper aus dem fernen Detroit Mutterhaus. Und weil ihnen das fade Aroma der Rüsselsheimer Kantinenkost nie ganz behagte, vereinigten sie beides zur furiossten Melange, die es in deutschen Designstudios gab. Das Resultat ist ein Auto, für das die Erde eine Kurve zu sein scheint. Sie mündet im Knick seines spitz zulaufenden Bugs und den Kotflügeln im Coke-Bottle-Schwung,



## Historie

### 1962

Unter dem neuen Opel-Designchef Claire McKichan entstehen erste Skizzen eines kleinen Sportwagens – anfangs noch ohne Wissen der Geschäftsführung.

### 1965

Einer von zwei Prototypen steht als »Experimental GT« auf der Frankfurter IAA.

### 1967

Opel und der französische Karosserie-

Hersteller Brissonneau et Lotz schließen einen Fertigungsvertrag.

### 1968

Am 12. September läuft die Serie an.

### 1969

Auf der IAA zeigt Opel die Styling-Studie Aero GT.

### 1970

Im Juni endet die Produktion des GT 1100 (3573 Exemplare).

### 1971

Präsentation des Sparmodells GT/J mit mattschwarzen Zierteilen und reduzierter Ausstattung im März.

### 1972

Opel baut mehrere GT-Prototypen mit wichtigen, hochgelegten US-Stoßstangen.

### 1973

Im Juli endet die Produktion nach 103373 gebauten Exemplaren. Rund 19000 Coupés fanden deutsche Käufer.

### Lange Schnauze und Stummelheck:

vor 30 Jahren der goldene Sportwagen-Schnitt.

sie krümmt sich über das knapp geschnittene Dach und verengt sich erst an der Abrisskante des Stummelhecks, das sie im Designstudio lakonisch »Entenschwanz« nannten.


Trotz aller Formenfreude aber fanden die Opel-Gestalter, angeführt vom einstigen Cadillac-Chefdesigner Claire McKichan, zu Detaillösungen von ergreifender Ehrlichkeit. Wie gut die Form ihres GT wirklich funktioniert, das erfuhren sie erst kurz vor Serienanlauf: Opel stellte einen GT-Prototyp in den Windkanal und ermittelte den damals sensationellen  $c_w$ -Wert von 0,39. Sogar seine Klappscheinwerfer, die im Alltag der späten Sechziger

als Show-Stücke taugten, folgen einer strengen Bestimmung: Ohne sie hätte der flache Bug des GT niemals den US-Vorschriften genügt, nach denen die Scheinwerfer im rechten Winkel zur Straße stehen müssen. Und bis heute kann jeder GT-Fahrer nachmessen, was die patentierte Klapp-Konstruktion für die Windschlüpfigkeit des GT tut: Nachts, wenn das Coupé aus den wachen Glupschaugen ins Dunkel glast, ist es mehrere km/h langsamer.

Noch nicht einmal die spektakuläre Blech-Blase auf der Motorhaube ist eine kokette Garnierung: Sie verbirgt den Luftfilter, der den Motorblock überragt – im Rekord C, den das 1,9-Liter-Triebwerk ursprünglich antrieb, gab es solche Platzprobleme nicht.

Selbst Chrom trug das kleine Trend-Coupé so sparsam auf, dass es niemanden störte, als er beim Einsteiger-





**Mercedes 200-280 E/8 (1968)**

## **Einer für alle**

Vor 25 Jahren lief die Produktion der Strichacht genannten Mittelklasse-Baureihe aus. Mercedes-Buchautor Günter Engelen beschreibt ein Auto, das sich zwischen Taxi und Techno seinen Weg zum Oldtimer sucht.



Wie die gleichaltrige Chevrolet  
Corvette trägt der Opel GT vier runde  
Leuchten unterm Heck-Bürzel.





Trotz seiner bürgerlichen Motor-Basis galt der GT als ernsthafter Sportwagen.



Ein Hauch von Corvette, auch im Innenraum: Das knackige Sportlenkrad und ein Tacho bis 240 km/h wecken Begehrlichkeiten.



maximales Drehmoment schon bei 2500 Umdrehungen auf die Kurbelwelle stemmt.

Was aber leider auch zum GT passt und zum Macho-Mythos vom Leben auf der linken Spur, ist sein frühes und banales Ende. Denn nach nur fünf Jahren räumten die Opel-Händler ihre GT-Prospekte aus den Ständern. Käufer hätte es nach diesem Juli 1973 noch gegeben, aber keine GT: Der Karosserie-Zulieferer Brissonneau et Lotz war von Renault und Peugeot aufgekauft worden und kündigte den Produktionsvertrag.

Es kam noch schlimmer. In Amerika, wo der GT gern als Geschenk zum College-Abschluss gereicht wurde, forderten die Behörden fette Crash Bumpers. Die GT-Designer passten sie ihm noch an; Werksfotos beweisen es. Aber sie zeigen auch, dass ein GT mit dicker Lippe so aufreizend war wie Jane Fonda mit Vorbiss. Über Nacht packten die Opel-Gestalter ihre Skizzen ein, als es mit

dem GT zu Ende ging. Es heißt, sie seien nicht allzu traurig darüber gewesen. Auch das ist ein Kompliment, nur eines von vielen – und der GT verdient sie alle.

Text: Christian Steiger  
Fotos: Reinhard Schmid

#### Daten & Fakten Opel GT 1900

##### Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, längs hinter der Vorderachse eingebaut, obenliegende Nockenwelle, hängende Ventile, betätigt über Stoßel und Kipphebel, Bohrung x Hub 93 x 69,8 mm, Hubraum 1897 cm<sup>3</sup>, Leistung 90 PS bei 5100/min, max. Drehmoment 146 Nm bei 2500/min, Gemischaufbereitung durch Solex-Fallstrom-Registervergaser.

##### Kraftübertragung

Antrieb auf die Hinterräder, Viergang-

Schaltgetriebe oder Dreigang-Automatikgetriebe.

##### Karosserie/Fahrwerk

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Querblattfeder, Stabilisator auf Wunsch, hinten Zentralgelenk-Starrachse an Länglenkern und Schraubenfedern, Panhardstab, Stabilisator auf Wunsch, Sperrdifferenzial auf Wunsch, vorn hydraulische Stoßdämpfer, hinten Gasdruck-Stoßdämpfer, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen.

##### Maße/Gewicht

Radstand/Länge 2431/4113 mm, Breite/Höhe 1580/1225 mm, Leergewicht 960 Kilogramm.

##### Fahrleistungen/Verbrauch

Beschleunigung 0-100 km/h 11,0 s, Höchstgeschwindigkeit 186,5 km/h, Verbrauch 10,6 bis 14,3 Liter Superbenzin.

##### Club

Opel GT-Club Deutschland, Tel. 040/7644395.



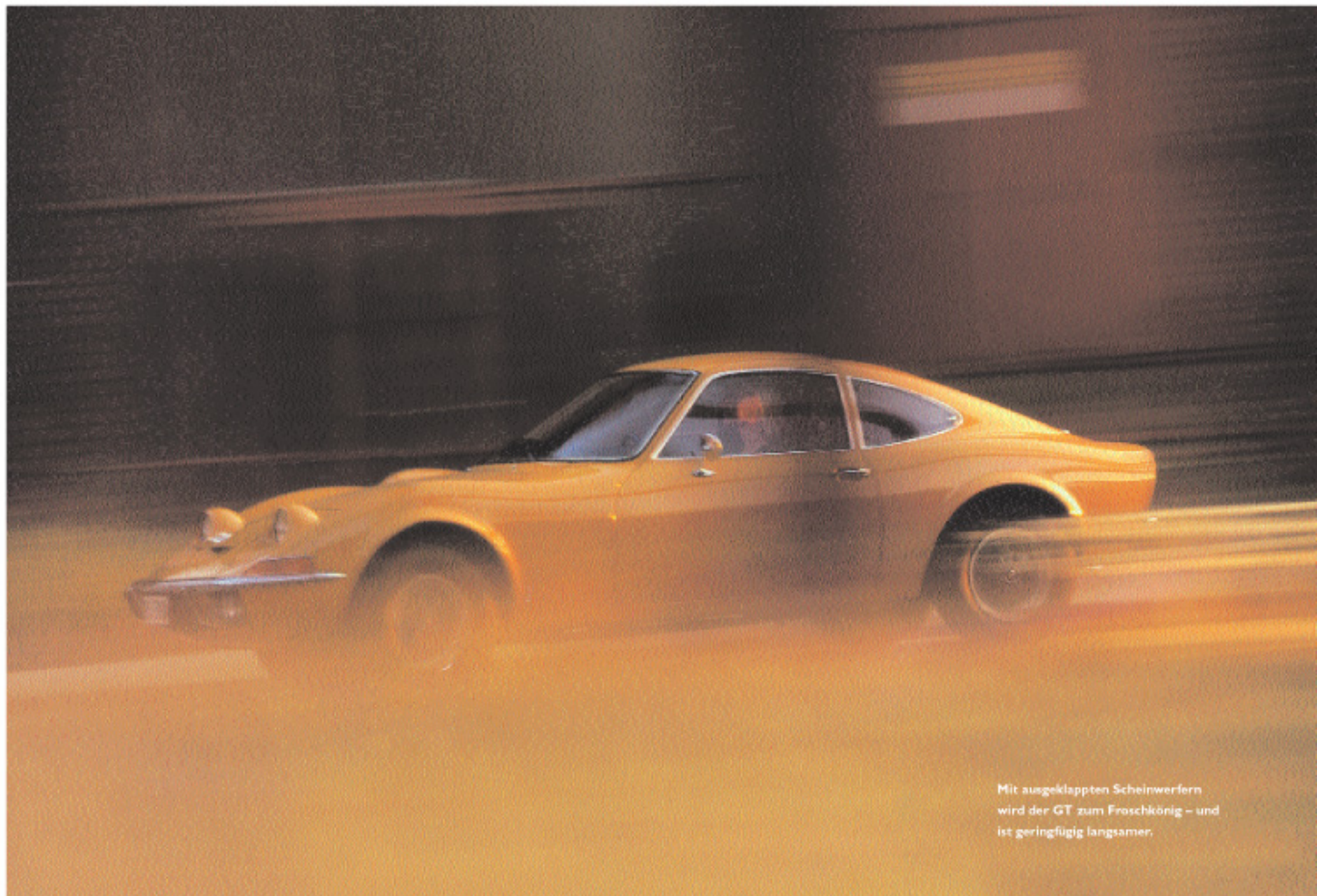


Hinter dem Opel-Emblem ist das Schloss des Tankdeckels versteckt.

versetzten GT-Motor: Er überzeugte die General Motors-Manager nach einer Vergleichsfahrt auf der Nordschleife des Nürburgrings. Als Fahrer gewann Lutz den Porsche-Piloten Hans Herrmann, als Feind den Cheftechniker Mersheimer: »Bei ihm war ich danach nicht mehr sehr willkommen«, berichtet Lutz heute.

Dass sich der Streit lohnte, zeigt bis heute jeder GT, der an einen engagierten Fahrer und eine kurvige Landstraße gerät. Eher als das Fahrwerk erreicht dann der Mann am Sportlenkrad den Grenzbereich: Die linke Türtafel muss ihm den Seitenhalt bieten, der dem feincordbezogenen Fahrersessel fehlt, während der GT mit nahezu neutralem Fahrverhalten fesselt – dann jedenfalls, wenn keine Fahrbahnwellen das Talent der starren Hinterachse überfordern.

Dazu passt seine direkte Lenkung, die knochige, präzise Schaltung und am Schluss sogar der Motor, der sein



Mit ausgeklappten Scheinwerfern wird der GT zum Froschkönig – und ist geringfügig langsamer.







**E**leganz oder Originalität waren bei seiner Entstehung nicht vorgesehen. Der wohlige Schauer eines wegweisenden Designs, der mir beim Erscheinen des NSU Ro 80 über den Rücken lief, verkam mir beim Strichacht zu einer lapidaren Bemerkung: »Ach, das ist der Neue.« *auto motor und sport* titelte 1968 »Die schlichten Schläger«. Die hygienische Abwaschbarkeit des kalten Plastiklooks rückte die neue Mittelklasse-Baureihe in die Nähe von Taxis oder Straßenbahnen. Blumige Floskeln fallen mir auch heute nicht ein, als wir uns wieder treffen, der 220 D, der 280 C und ich. Aber meine harsche Kritik an dem Rechteck-Design, das von den damaligen Vorständen so lebhaft begrüßt wurde, erscheint mir heute in der etwas mildereren Betrachtung nach dem Motto meiner Kindheit: Respekt vor dem Alter.

Die Nachwelt widmete den kantigen Mercedes-Modellen aufgrund ihrer Nüchternheit auch keine verklärenden Rufnamen wie Flügeltürer, Ponton oder Heckflosse, es blieb beim schlichten /8. Mit diesem internen Code wurden übrigens auch alle im Januar 1968 vorgestellten Modelle bezeichnet, die den 2,8 Liter-Motor vom Typ M 130 erhielten, etwa der 280 S, der 280 SL und der 300 SEL. Die Acht steht fürs Erscheinungsjahr 1968. Trotzdem kristallisierte sich die Bezeichnung /8 als spezielles Synonym der neuen Mittelklasse-Baureihe heraus. Spontan fällt mir ein Vergleich ein – wegen Mercedes-Chefdesigner Bruno Saccos Zornesfalten auf der hohen Stirn bitte ich inständigst um Vergebung –, der Vergleich mit der aktuellen E-Klasse. Nein, nicht wegen der äußeren, sondern wegen der historischen und der inneren Werte. Historisch gesehen erfolgte 1968 mit der Strich-



## Historie

### 1960

Erste Vorschläge von Mercedes-Technikchef Fritz Nallinger zu einer zweiten, eigenständigen Baureihe.

### 1961

Nallinger setzt sich für ein neues Fahrwerk ein.

### 1962

Nallinger fordert den Einbau eines billigen Sechszylinders.

### 1964

Der Vorstand beschließt endgültig den Bau der /8-Limousine.

### 1965

Genehmigung für die Serienform von Coupé und Kombi. Das geplante T-

Modell wird wegen mangelnder Fertigungskapazität auf Eis gelegt. Das Heckdesign findet sich beim Nachfolger W 123 wieder.

### 1968

In Sizilien Präsentation der Benziner 200 bis 250 sowie der Diesel 200 D und 220 D. 220 D und 230 auch als Langversion.

### 1969

Im April Premiere der Coupés 250 C und 250 CE, als Sonderausstattung Fünfganggetriebe.

### 1972

Premiere der Modelle 280, 280 C, 280 E und 280 CE.

### 1973

Ab August ersetzt der 230.4 den 220. Einführung des 240 D. Der 230 heißt künftig 230.6. Facelift an Front und Heck für alle Modelle.

### 1974

Ab Oktober wird der 240 D 3.0 gebaut, die Weltpremiere des Fünfzylinders im Pkw.

### 1976

Mit dem Anlauf des Nachfolgemodells (W 123) stufenweises Auslaufen der Produktion bis Dezember 1976.

acht-Baureihe der Einstieg in eine zweite Serie, die in direkter Linie zur heutigen E-Klasse führt. Darüber hinaus überraschte der Strichacht mit einer von Mercedes-Benz damals nicht gekannten Agilität, auch hier stimmt der Vergleich mit seinem Nachkommen. Heute werden Strichachter von den 14- bis 18jährigen Kids der Techno-Szene bewundert, den Birkenstock-Kindern der 68er Generation dienen sie als Kultobjekt. Die Twens vom Lande bevorzugen den Diesel, die rundbebrillten Anwaltselven eher die Benziner. Die Patina der Vergangenheit – »früher war alles besser« – stimmt beim Strichacht nicht. Von Anfang an waren die Autos arge Schluckspechte, die den Sprit so gierig in die Verbrennungsräume sogen wie die US-Bürger den Whisky nach dem Ende der Prohibition. Ein  $c_{v}$ -Wert von 0,443 trug zu den exzessiven Trinksitten ebenso bei wie die D-Jetronic oder der Solex 4 A 1-Vergaser. Bevor der Motor gestartet wird, ist aber eine Gedenkminute im Innenraum fällig. Immer noch schrecklich beeindruckend ist das wie aus einem Donaudampfer der Linie Passau-Wien implantierte, riesige Lenkrad mit dünnem Kranz.

Dabei fällt mir ein, dass eben jener gigantische Rundling bei mir damals einem kleineren Lederlenkrad von Moto-Lita Platz machen musste. Das Auto fühlte sich damals sofort anders an. Lenken war plötzlich nicht mehr Nebensache, man hatte das Auto im Griff. Die Inflation der Chromumrandungen der Armaturen, von mir damals mattschwarz abgedeckt, findet allmählich die Akzeptanz der späten Jahre. Es gehörte damals zu einem Mercedes, ob ich es wollte oder nicht. Beeindruckt bin ich vom Platzangebot des von außen recht kompakt dastehenden Viertürers, hier geriet einiges in Vergessenheit. In Erinnerung blieben mir dagegen die mit hängendem Heck dahertaumelnden Diesel der Landwirte, die wie beim Vorgänger ihre Schweinehälften in den unendlichen Tiefen des Kofferraums transportierten. Das Lenkrad umarmt wie die Bäuerin die Schüssel Kartoffelsalat, am Starterknopf gezogen, untermalt vom Tuckern des Langhubers – ich habe den Eindruck einer durch nichts zu erschütternden Lebensdauer eines Traktors. Die Fahraufnahme im 220 D, von Beschleunigung zu reden wäre Blasphemie, gleicht der unerschütterlichen