



Kapitän im Binnenland – das weitgehend originale Auto von Hans Wuhrmann vor der hölzernen Brücke in Wangen an der Aare beim Internationalen Jahrestreffen 2009...

Nimm mich mit Kapitän auf die Reise...

Mit einer gehörigen Portion Fernweh hatte der legendäre Filmschauspieler und Schlagersänger Hans Albers 1952 die Sehnsüchte der Menschen im Nachkriegsdeutschland genau auf den Punkt gebracht. Denn, wie sonst hätte sich materielle Not, wenige Jahre nach dem verlorenen Krieg besser verdrängen lassen, als mit dem Traum vom Reisen in die große, weite Welt. Zwei Jahre später schon musste es für eine wachsende Zahl Erfolgreicher im beginnenden Wirtschaftswunder nicht beim Träumen bleiben. Beim Anblick von Opels neuem Sechszylindermodell wurden Kaufabsichten geweckt. Solche, die den Gang zum freundlichen Opel-Händler bewirkten, mit dem Ziel, einen Kapitän „in neuer Uniform“ (Das Auto, Motor und Sport) zu erwerben.

*„Ein Wagen, dem die Welt gehört“
(Opelwerbung 1938)*

Am 15. September 1953 hatten die Rüsselsheimer den neuen Kapitän der Presse vorgestellt. Das Modell '54

sollte die überaus erfolgreiche Geschichte der Vorgängermodelle fortsetzen. Ende 1938 wurde der erste Kapitän auf den Markt gebracht. Der Nachfolger des legendären Super 6 war damals – bis auf den zwei Jahre zuvor eingeführten inzwischen uneingeschränkt gelobten kopfgesteuerten 2,5

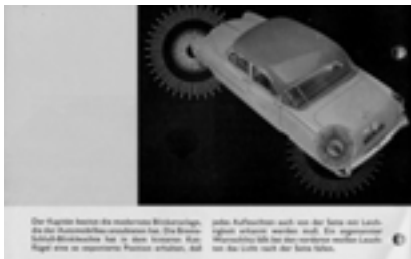
Liter-Kurzhub-Motor – eine völlige Neukonstruktion. Die Karosserie war hochmodern. Im Styling den amerikanischen Einflüssen und der Stromlinie folgend, war die Konstruktion erstmals bei einem großen Serienwagen selbsttragend angelegt und darin konzeptionell Olympia und



...und damit unweit seines Geburtsortes Biel, wo die GM Suisse Kapitäne für den Schweizer Markt montierte



Der Zeit voraus – schlichte Pontonform ohne angedeutete Kotflügel, und bereits mit kleinen Heckflossen...



...für die Opels Werber praktische Gründe nannten: Oben angebrachte Blinker sind auch von der Seite sichtbar. In diesem Fall sogar von der gegenüberliegenden Seite

Kadett folgend. Der Name „Kapitän“ war Programm. Er symbolisierte Weltläufigkeit, in einer Zeit, in der die Kapitäne auf den Kommandobrücken der Ozeanriesen bei ihren Reisen über den Atlantik um das „Blaue Band“ für die schnellste Überquerung wetteiferten. „Kapitän, ein Wagen der der Welt gehört“, versprach die Werbung. Zu Recht, wie sich zeigen sollte. Denn bereits der erste Kapitän erwies sich während seiner kurzen Bauzeit – schon Ende 1939 wurde die Produktion kriegsbedingt vorläufig beendet – mit einem Exportanteil von über 50

Prozent als mühelos Grenzen überwindender Verkaufsschlager.

1948 war die Produktion des Kapitän im noch von Kriegsschäden gezeichneten Werk wieder angelaufen, nur wenig verändert und auf Antrieb erfolgreich am Markt. 1951 hatte ein gründliches Facelift für die Anpassung an die internationale, und das hieß amerikanische, Automode gesorgt. Opels Großer dominierte den deutschen Sechszylindermarkt. Nachdem im März 1953 das erste echte Nachkriegsmodell des Olympia präsentiert worden war, konnte im Herbst desselben Jahres mit dem Kapitän auch in der damaligen automobilen Oberklasse der entscheidende Schritt in die Zukunft getan werden.

1950 war mit der Entwicklung des neuen Kapitän begonnen worden. Dies erfuhren die nach Rüsselsheim geladenen Pressevertreter von Dr.-Ing. e.H. Karl Stief, seit 1934 Chefingenieur und inzwischen auch Vorstandmitglied der Adam Opel AG. Bis auf den Motor war ein weitgehend neues Fahrzeug entstanden. In der Linie folgte der neue Kapitän, wie schon sein Vorgänger von

1951, der GM-Marke Chevrolet und „trug Ponton“. Die sich langsam durchsetzenden Pontonkarosserien verzichteten auf Trittbretter sowie sichtbar angesetzte Kotflügel und boten stattdessen Glattflächigkeit in Verbindung mit deutlich größerer Geräumigkeit. Pontons (= „Brückenschiff“, Fähre) sind hochbordige, schwimmfähige Blechquader, mittels derer das Militär Pionierbrücken für Flussüberquerungen erstellte. Die ersten Pontonkarosserien waren in den frühen 40er Jahren in den USA entstanden. Seit 1949 folgte Westdeutschland – zunächst mit Borgward, später Ford und – mit dem Olympia-Nachfolger – im Frühjahr 1953 auch Opel. Schwimmfähig war der Kapitän zwar nicht, aber mit der neuen Form sollten die antiquierten, von der Vorkriegsmode diktierten Karosserien zumindest bei Opel (man beachte die „ewige“ Ausnahme Volkswagen) endgültig Geschichte werden. Dieses Schicksal teilten die Winker, die durch in die Karosserie integrierte blinkende Fahrtrichtungsanzeiger ersetzt worden waren.

Die neue Form war ein Volltreffer. Noch imponierte die Orientierung an den im Automobilbau führenden Amerikanern, allen voran GM als größter Hersteller der Welt. Die neue Form war in den Studios des Opel-Mutterhauses gezeichnet worden. Sie bestach erstmals durch ihre Glattflächigkeit, dezent gesetzte Chromleisten und Ornamente sowie wuchtige Stoßfänger. Die breite Front mit einer Kühlerverkleidung, die an das aggressiv aufgesperrte Maul eines Raubfisches erinnerte („Haifischzähne“) fand mit ihren am Heck angeordneten Flossen, in die die Leuchteinheiten formschlüssig integriert waren, ihren logischen Abschluss. Ein mutiger Schritt zu einer neuen Formensprache, der unterstützt wurde durch die Einführung neuer frischer Farben. Absolut neu waren gleich mehrere Zweifarbenlaka-



kierungen, die Kontraste zwischen Karosserieunterbau und Dach setzte. Geschickt wurden die neuen (aufpreispflichtigen) Möglichkeiten der Farbgebung bei der Pressepräsentation lanciert. Das Modell auf der Drehscheibe präsentierte sich seinen begeisterten Betrachtern mit hellem cortina-grauem Wagenkörper, während die Dachpartie im dunkleren Remo-grau glänzte. Für eine weitere Zweifarbenlackierung konnten grüne Farbtöne (Lago-grün/Riva-grün) kombiniert werden. Weiterhin bestand die Wahl zwischen drei Einfarb-Varianten (Schwarz, Sevilla-grau und Lago-grün). Weitere Töne kamen später hinzu.

„Ein Reisewagen der internationalen Spitzenklasse“
(Main-Post, 4.12.1954)

Die neue Karosserie war nicht nur ästhetisch auf der Höhe der Zeit. Sie war in vielerlei Beziehung auch praktischer, vor allem geräumiger als die des bewährten Vorgängers. Die Innenbreite (Hüftraum) vorn wuchs um stattliche 160mm, während sie hinten um sensationelle 300mm vergrößert werden konnte. Hinreichend Grund den neuen Kapitän mit seinen beiden kommoden Sitzbänken als Sechssitzer zu bewerben. Bei ähnlichen Außenmaßen wie beim Vormodell, war durch eine Radstandsverlängerung um 55mm der hintere Knieraum deutlich gewachsen. „Wie bei großen amerikanischen Wagen“, durften die Werbetexter stolz verkünden. Auch der Kofferraum legte zu und half den Ruf vieler späterer Opel als „rasende Kofferräume“ zu dienen, begründen. Nun mit einem Volumen von 660 Liter ausgestattet, war er um stattliche 32 Prozent gesteigert worden. Und da das Reserverad (heute oft vergeblich gesucht oder als Extra teuer bezahlt) nun Platz sparend an der linken Außenflanke montiert

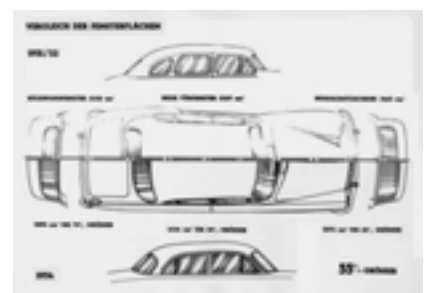


Aus dem Opel-Prospekt: „Der mächtige Windeinlass ist in der Mitte durch eine Zwischenfläche unterteilt und mit Rippen versehen. Das Raubtierhafte dieses Gesichts verleiht dem Wagen den Ausdruck des Vorwärtsstürens.“

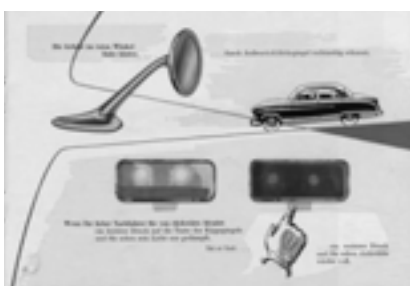
war, sollte es bei einer Panne künftig nicht mehr nötig sein, das eventuell vorhandene Gepäck auf dem Straßenasphalt zwischenlagern zu müssen. Die neue Form bot aber auch entschieden mehr Sicht. Die Fensterflächen waren vorn um 64 Prozent, in den Türen um 26 Prozent und an der dreiteiligen Panoramaheckscheibe gar um satte 76 Prozent vergrößert worden. Es sollte übrigens noch auf Jahre gepflegter Brauch der Werber bleiben, die Vorzüge eines neuen Modells mit dem Zuwachs an Fensterfläche zu preisen. In Zeiten heute dominierender Sehschlitze mag überraschen, dass gute Sicht durch große Fenster eigentlich ein zeitunabhängiges Sicherheitsmerkmal ist. Der neue Kapitän – und auch das unterschied ihn deutlich von seinem Vorgänger und seinen Wettbewerbern - punktete mit einem vom Licht durchfluteten Innenraum. Das Raumgefühl besticht noch heute, auch weil Getriebe- und Kardantunnel extrem niedrig gehalten werden konnten. Zusätzlichen Komfort für die Fondpassagiere versprach eine ausklappbare Mittelarmlehne. Die schon vom Vorgänger her bekannten Türendrehfenster blieben vorn und hinten erhalten. Es handelte sich hierbei übrigens um ein zentrales



32% mehr Kofferraum, versprach Opel, und das seitlich stehende Reserverad war auch ein Fortschritt. Vorher durfte man im Falle einer Panne erst einmal das Gepäck ausräumen und in den Schnee stellen. Sehr schön die Wiederholung des Flügel-schwingenmotivs, das auch am Armaturenbrett zu sehen ist



Noch mehr Prozente: Über 55% größere Fensterflächen freuten sich die Werber...





...und die Passagiere. Auch hinten sorgt die weit herumgezogene Heckscheibe für ein großzügiges Raumgefühl



Wie eine Wurlitzer Jukebox wirkt die Brücke, pardon, das Armaturenbrett – aber nur auf den ersten Blick, denn erste Ansätze zur Verbesserung der passiven Sicherheit finden sich schon im Kapitän '54. Das Armaturenbrett ist oben zum Schutz vor Spiegelungen geschwärzt. Dafür zielt die ungeteilte Lenksäule direkt auf des Fahrers Brustbein, und die Stockhandbremse auf sein Knie



Nur vom Feinsten: Das Radio kommt von Becker



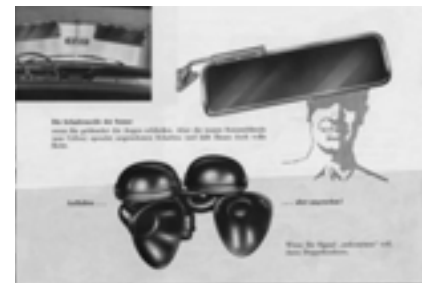
Bewährte Kraft – der erstmalig im Super 6 eingesetzte Motor glänzte mit Durchzug und Laufkultur. Im Mai 1954 kam der weiterentwickelte Motor der Phase II, immerhin 71 PS stark

Merkmal des schon Mitte der 30er Jahre mit den Modellen 1,3 Liter und Opel 6 eingeführten und patentierten „Opel-Zugfrei-Belüftungssystems“. Andere nützliche und Komfort steigernde Accessoires oder Annehmlichkeiten, waren Kleiderhaken über den hinteren Türen, ein in die Sitzbanklehne integrierter Ascher mit Zigarrenanzünder (noch galt Rauchen als schick!), die dort ebenfalls platzierten Manteltaue für sicheren Halt der Fondpassagiere, oder das sinnvolle „Ein-Schlüssel-System“, das langes Fummeln an die nun in Drucktastengriffe integrierten Türschlösser vermied. Hinzu kam eine Reihe erstmals angebotener Extras, die freilich auch extra bezahlt werden mussten. Dazu zählten eine Scheibenwaschanlage, auf Knopfdruck bequem vom Armaturenbrett aus zu betätigen, ein Doppeltonhorn oder ein Rückfahrscheinwerfer – als „drittes Auge“ (Werbung) - auf dem hinteren Stoßfänger montiert.

„Gegen die Eintönigkeit der Autostraßen oder die Langeweile der Wartezeit“ konnte ein „kleines Hausorchester“ (Opel-Werbung) geordert werden. Dies in Gestalt eines Philips oder Blaupunkt-Empfängers; letzterer ausgerüstet mit der kommoden Omnifat-Wählautomatik. Gegen „den Schrecken der Landstrasse“ – den Nebel - waren - im stets selbstredend „seetüchtigen“ (Frankfurter Nachtausgabe vom 19.2.1955) „Kapitän der Landstrasse“ (Schwarzwälder Bote vom 24.5. 1955) - wie bisher Nebellampen zu haben; diese nun elegant in die Front integriert. Die erstmals von Opel selbst gebaute „Heiz- und Defrosteranlage“ war nicht mehr dem Armaturenbrett unorganisch untergebaut, sondern erstmals in den Innenraum integriert worden. Dass sie als Extra gehandelt und mit zusätzlichen 160 DM zu Buche stand, missfiel freilich einigen Testern.

„Kapitänspatent für die große Fahrt“ (Deister- und Weserzeitung vom 27./28.11. 1954)

Zum echten Reisewagen wurde der Kapitän aber erst durch seinen famosen Sechszylinder und ein Seekrankheit verhinderndes Fahrwerk. Opels Sechszylindermaschine galt damals ohne Fehl und Tadel. Laufruhig, leistungsfähig, drehmomentstark, sparsam und langlebig, wünschten manche sich ihn auch in anderen Fabrikaten. Für das neue Modell hatten die Ingenieure Leistung und Drehmoment durch kleinere konstruktive Maßnahmen am Zylinderkopf erhöht. Mit 68 PS – zuvor schon in einigen Exportländern zu haben – waren nach Angabe des Werkes 138 km/h Spitzengeschwindigkeit möglich. Eine Steigerung gegenüber dem Vorgänger um zehn Stundenkilometer. Das Beschleunigungsvermögen konnte für den Geschwindigkeitsbereich zwischen 0 und 100 von 28 auf 25 Sekunden verbessert werden. Trotz Mehrleistung sank – zumindest nominal - der Verbrauch. Dies auch eine Folge des offiziell verringerten Wagen gewichts und vermutlich einer strömungsgünstigen Karosserie. Das Werk versprach nach damaliger Norm 10,1 Ltr./100 km. An Fahrstufen standen wie bisher drei Gänge zur Verfügung. Völlig ausreichend wegen des elastischen und drehmomentstarken Motors, wurde von Fachleuten befunden, und obendrein die Bequemlichkeit dank der Möglichkeit zu „schaltfaulem“ Fahren noch steigend. Die Fahrgänge lieferte ein neu konstruiertes Getriebe, das bezüglich Maßen und Gewicht optimiert worden war und so zu einem günstigen Fahrzeuggewicht von sage und schreibe gerade 1210 kg (Werksangabe) beitragen konnte. Dem Thema Gewichtsreduzierung widmeten sich die Konstrukteure damals offensichtlich nicht nur intensiv, sondern auch erfolg-



reicher als heute. Negativ steht dem allerdings eine für einen offiziellen Sechssitzer nur mäßige Zuladung von 440 kg gegenüber. Geschaltet wurde auf der „Kapitänsbücke“ über eine „Getriebe-Fernschaltung“, also über einen in die Lenksäule integrierten Schalthebel. Auch hierin war Opel bereits 1950 der internationalen - d.h. von den USA angeführten - Automode gefolgt. Als weiter entwickelt erwies sich die 1938 eingeführte nach wie vor konstruktiv als äußerst modern geltende Vorderachse mit doppelten Querlenkern und Stabilisator. Erstmals fingen nun in die Schraubenfedern integrierte Teleskopstoßdämpfer die Schwingungen der Räder auf. Auch an der grundsätzlich nicht veränderten hinteren Starrachse – nun mit weniger Federblättern versehen und deshalb leichter ansprechend - war ein Querstabilisator zur Milderung der Seitenneigung vorgesehen Und deutlich wurde auf den vielfachen Einsatz von dämpfenden Gummielementen verwiesen, die (freilich nur so lange sie nicht verschlissen waren) für ein weiches und geräuscharmes Gleiten sorgten. Das Differenzial verfügte nun über Hypoidverzahnung, was eine niedrig platzierte Kardanwelle und einen flachen Tunnel im Innenraum möglich machte. Neu waren die bereits beim Olympia Nachfolger Rekord eingeführten 13“ großen Räder, die sich – lange bevor ein Gegenteil einsetzen sollte – bei fast allen Herstellern nach und nach durchsetzten. Argumentativ sprach dafür vor allem der geringere Platzbedarf, während die Reifen in ihrem Durchmesser vergrößert werden konnten, was den Komfort steigern half. Außerdem konnte der Schwerpunkt der Karosserie gesenkt werden, was den Fahreigenschaften förderlich war. Um fünf Prozent wurde – trotz der kleineren Räder – die Bremsfläche vergrößert.

Zuverlässiger Großwagen mit hohem Gegenwert

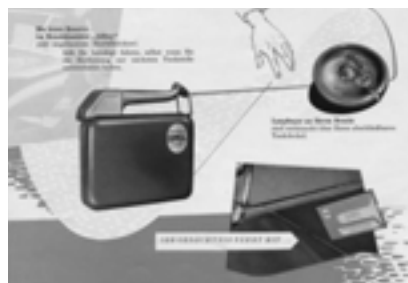
Nachdem die Markteinführung des Kapitän `54 von der Presse unisono begeistert intoniert worden war, sollten sich die insgesamt positiven Beurteilungen auch in Testberichten wiederholen. Ohne, dass man dem Kapitän in irgendeiner Einzeldisziplin eine herausragende Stellung attestieren konnte, galt seine Ausgewogenheit, war die Summe seiner Qualitäten überzeugend. Darin folgte er einer bewährten Opel-Tradition. „Vier Eigenschaften sind es in erster Linie, denen die Opel-Modelle seit Jahrzehnten ihre herausragenden Erfolge verdanken: ihrer Preiswürdigkeit und Wirtschaftlichkeit, ihrer Zuverlässigkeit und ihrer Lebensdauer“, sollte „Das Auto, Motor und Sport“-Tester Werner Oswald nach einer gründlichen Prüfung des Testwagens im Februarheft 1954 seinen Bericht beginnen. Mit zunächst 9.500,- DM war der Kapitän äußerst preisgünstig - „preiswürdig“, wie man damals bezeichnend sagte - ohne billig zu wirken, oder als Schnäppchen zu gelten. Die Konkurrenz ließ sich ihre Sechszylinder deutlich stärker honorieren. Sie waren nur gegen ein sattes Aufgeld von etwa 20 Prozent zu haben. So kostete ein BMW 501 in preiswertester Variante Anfang 1954 12.680 DM. Ein Borgward Hansa 2400 Fließheck war für 12.300 DM zu haben, in Pullman-Version für 14.500 DM. In Stuttgart verlangte man für den günstigsten Sechszylinder, den im März neu vorgestellten Typ 220 - nun auch mit Pontonkarosserie - 12.500 DM. Worin bestand der Mehrwert? Technisch aufwändigere Fahrwerke und ein gediegeneres Ambiente konnten BMW und Mercedes bieten. Leistungsmäßig hatten Mercedes (85 PS) und Borgward (82 PS) den Kühler vorn. Die Kaufentscheidungen wurden dadurch selten



Auch an der Front offenbart die vermeintlich verspielte Gestaltung ihren praktischen Nutzen: Der Blinker ist von vorn und von der Seite zu sehen



Spaß und Ernst – die konturierten Stoßstangen erfreuen das Auge, die verschraubten und damit im Bedarfsfall leicht zu wechselnden Kotflügel den Geldbeutel





Die eleganten Heckleuchten wurden auch für den Glöckler-Porsche verwendet, der letztes Jahr auf der Messe in Bremen zu sehen war



Der 100.000ste Opel des Jahres 1953 war ein Kapitän '54. Das Modell war schon im November '53 in Produktion gegangen

beeinflusst. Offenbar stimmten Gegenwart und Image des Rüsselsheimers. Opelwagen galten als modern, als technisch auf der Höhe der Zeit, auch wenn bekannt war, dass die Rüsselsheimer zu großen technischen Aufwand vermieden, weil dieser den Preis in die Höhe trieb, ohne den Gebrauchswert wesentlich zu steigern. Zum überzeugenden Konzept gehörten die Anspruchslosigkeit, die Zuverlässigkeit, die kostengünstigen Wartungsdienste, ausgeführt durch einigermaßen gleichmäßig über das Land verteilte Vertragswerkstätten, die ihr Handwerk verstan-

den, niedrige Reparaturkosten (z.B. waren für den Fall eines Unfallschadens alle vier Kotflügel leicht auswechselbar angeschraubt) und akzeptable Wiederverkaufswerte. Konnte der Kapitän bei den meisten Menschen wegen fehlender Kaufkraft auch nur Sehnsüchte wecken, so gab es im aufstrebenden Nachkriegsdeutschland doch eine wachsende Käufergruppe, die sich mit dem Nötigsten schon lange nicht mehr bescheiden musste. Die Erfolgreichen der jungen Republik, die „Wirtschaftswunderkapitäne“, Künstler, prominente Schauspieler und Sänger spürten keine Scheu vor dem Blitz. Sie fuhren Kapitän.

Markterfolg und Modellpflege

Modellpflegemaßnahmen griffen noch 1954. Deutlich hatten sich die Erwartungen in das neue Modell erfüllt. Er war als würdiger Nachfolger berühmter Vorgänger akzeptiert worden. Der Markt sollte es honorieren. Schon am 24. August 1954 - gerade neun Monate nach Produktionsbeginn - hatten über 30.000 Kapitäne die Stadt am Main auf dem Weg in die große weite Welt verlassen. Über 70 Prozent der Fertigung waren in den Export gegangen. Zum herausragenden Ergebnis von bis dahin 100.000 produzierten Opelwagen des laufenden Jahres, hatte der Kapitän somit einen respektablen Beitrag geliefert. In der westdeutschen Zulassungsstatistik bekleidete der Kapitän nach dem Volkswagen (Käfer) und dem

Olympia Rekord inzwischen einen sensationellen dritten Platz! 13.459 Kapitäne waren 1954 im Bundesgebiet und Westberlin zugelassen worden. 1955 sollten 11.830 (einschl. Nachfolgemodell Kapitän '56 seit September 1955) folgen.

Zu Modellpflegemaßnahmen bestand wenig Grund. Zwar monierten Testfahrer gelegentlich ein schwammiges Fahrverhalten und Seitenwindempfindlichkeit im oberen Geschwindigkeitsbereich. Der Karosserie bescheinigte man eine gewisse Labilität. Der zu kleine Tank (45 Liter) ward vergeblich beklagt. Keinen Handlungsbedarf sah man bei dem famosen Sechszylinder, der auch im Eindreivierteltonner Lastwagen Blitz guten Dienst tat. Dennoch sollten Mitte der 50er Jahre jährliche mehr oder weniger umfangreiche Modellpflegemaßnahmen zur Routine werden, die das Ziel verfolgten, Kaufanreize durch optische Neuerungen zu schaffen. Ein Rezept, „Made in the USA“, das noch eine Zeitlang gut funktionieren sollte.

Als am 30. September 1954 ein äußerlich modifizierter Olympia Rekord der Öffentlichkeit präsentiert wird, steht daneben ein – so weit ersichtlich – unveränderter Kapitän. Der Wandel hält sich diesmal beim großen Bruder unter dem Blech verborgen. Ausgerüstet sind beide Baureihen mit Motoren der sogenannten Phase II, die sich durch eine Reihe konstruktiver Maßnahmen, vor allem im Bereich des Zylinderkopfes sowie Ansaug- und Auspuffkrümmern, vom Vorgänger unterscheiden. Im Kapitän werden ein abermals verbesserter Drehmomentwert und –verlauf, eine bei gleicher Nenndrehzahl höhere Leistung von 71 PS, sowie eine noch größere Standfestigkeit erreicht. Die Beschleunigungswerte können damit verbessert werden. In 17,5 Sekunden ist man nun auf 90 km/h. Bisher wurden 20 Sekunden benötigt. Die Spitze bleibt bei etwa 140 km/h. Der versprochene Minderverbrauch – von unter 10 Litern ist die Rede – kann in der Praxis allerdings nicht bestätigt werden. Dennoch gilt die Weiterentwicklung als über jeden Zweifel erhaben. Kleinere Verbesserungen betreffen die Betätigung des nach wie vor mechanisch betriebenen Scheibenwischermotors. Das Dreistufenzündschloss mit Gara-



Noch ein Kapitän – Hans Wuhrmann mit Patenthut. Welche Schiffe er genau fahren darf, wenn er die Kapitänsmütze trägt, darüber wollte Hans nichts sagen

genstellung (ohne Schlüssel zu starten) macht die Bedienung noch einfacher. Laufend erfolgen weitere Maßnahmen. Dazu gehört im Frühjahr 1955 die Einführung einer leichtgängigeren und verschleißärmeren Kugelumlauf- lenkung (anstelle Schneckenrollen- lenkung). Am Wagenboden werden Ver- stärkungen eingeschweißt, die die erwähnte Labilität der Karosserie beseitigen.

Mit diesen Verbesserungen kann der Kapitän weiterhin auf eine erfolgreiche Reise in die Welt und seine Zukunft gehen. Bis zum Ende des Jahrzehnts wird er die Nummer Eins unter Deutschlands Sechszylindern bleiben. Und auch Sehnsüchte wird er weiter wecken, nachzulesen in so manchem „Jungenbuch“ der 50iger Jahre, worin der Kapitän eine Haupt- oder Nebenrolle spielt. Aber das ist ein anderes Thema.

Modellpflege,

siehe auch Typenkunde (Delius Klasing):

15. Sept.1953

1 Expl. Vorserie

Ende Nov. 1953

173 Expl. Serienanlauf

Werksferien 1955

Modellwechsel, ab 17. August

Serienanlauf Kapitän-56

Mai 1954

Wechsel von Phase I-Motor bis Nr.

2,5L54-18961 zu Phase II-Motoren

(kleiner Seitendeckel) Motor-Nr.

2,5L54-18962 A

Günstiger gestaltete Verbrennungs- räume, optimierte Kurbel- und Nocken- welle für mehr Leistung und Drehmo- ment (nun 173 Nm bei 1700 U/min und 71 PS), geänderte Ansaug- und Aus- lasskrümmer mit neuem Zylinderkopf

Mai 1954

bis Fg.-Nr. 19429 Scheibenwischerge- triebe, geändert mit Drahtzug ab

Fg.-Nr. 19430

Okt. 1954

Ab Fg.-Nr. 37450 geändertes

Zündschloss

Bis Feb. 1955

Schneckenrollenlenkung für Linkslen- ker bis Fg.-Nr. 51042, bei Rechtslenker

bis Fg. 50260.

Ab 1.März 1955

Kugelumlauf- lenkung ab Fg. Nr. 51043

Rahmenverstärkung rechts und links ab

Produktion westdeutscher Sechszylinderfahrzeuge 1954 und 1955

	Opel Kapitän	Mercedes-Benz 220	Borgward Hansa 2400	BMW 501
1954	44.259	4.651	216	3.410
1955	31.152	19.500	77	2.027
Gesamt	75.411	24.151	293	5.437

Anmerkungen

Kapitän 1955: einschl. Modell`56

Mercedes 220 1954: einschl. Modell 51

Der Kapitän und seine Mitbewerber

Zulassungen im Bundesgebiet mit Saarland und West-Berlin

Neufahrzeuge ab 2 Liter-Hubraum 1953 bis 1955

	1953	1954	1955	Gesamt
BMW 501, 6 Zyl.	1.037	2.119	2.306	5.462
BMW 501, 8 Zyl.			1.029	1.029
BMW 502, 8 Zyl.	133	723	856	
Borgward 2400	540	183	80	803
Mercedes 220	3.163	3.052	10.130	16.345
Mercedes 300, S, SL	870	534	426	1.840
Opel Kapitän	4.351	13.603	11.830	29.784
Ausl. Marken (zus.)	1.021	715	944	2.680

Quelle: VDA Tatsachen und Zahlen, Archiv E. Bartels

Fg. Nr. 51043

April 1955

Ab Fg.-Nr. 54925 geändertes

Scheibenwischergetriebe

Ende Juli 1955

Modellwechsel zu Beginn der

Werksferien

Literatur (u.a.)

Bartels, Eckhart, Das Opel Kapitän

Buch, Brilon 19xx

Ders., Rainer Manthey, Opel Jahrbuch

2004, Brilon 2003

Hauser, Heinrich, Und was ich erlebte.

In: Durch die weite Welt. Ein Buch für

jeden Jungen, Stuttgart 1954

Oswald, Werner, Deutsche Autos 1945

- 1975, Stuttgart, 3. Aufl. 1977

Das Auto, Motor und Sport, versch.

Ausgaben 1954/1955, Stuttgart

*Text: Frank Thieme *194*

*Fotos: Archiv Eckhart Bartels *100,*

*Stefan Heins *1662, Frank Thieme*

**194, Dr. Hans Wuhrmann *2391*

Herzlichen Dank an Eckhart Bartels für Recherche, Materialien und Bilder!

