

# Chevrolet Opala

– der Rekord aus Brasilien

**G**lobalisierung, internationaler Wettbewerb – Schlagworte, ohne die seit einigen Jahren keine Tageszeitung mehr auskommt. Tatsächlich ist der Export von Automobilen beinahe genau so alt wie der Automobilbau selbst, nachzulesen etwa im Jahrbuch 2010 von Eckhart Bartels und Rainer Manthey. Und wenn uns auch die Sicht auf den Opel allein natürlich erscheint, weil wir es einfach so gewohnt sind, so war schon in den Sechzigern ein Opel keineswegs mehr nur ein Opel, sondern der Ausgangspunkt für Fahrzeuge, die unter anderen Namen in fernen Ländern gefertigt wurden.

Der erste von GM in Brasilien gebaute Personenwagen hieß Chevrolet Opala, war von unserem Rekord C abgeleitet und von 1968 bis 1992 im Programm. GM blickte bereits auf eine lange Tradition in Brasilien zurück: Bereits 1925 begann die Montage von leichten Nutzfahrzeugen, es wurden aber auch Opel Olympia, Rekord, Kadett und Commodore importiert, wenn auch in kleinen Stückzahlen.

Im November 1966 kündigte GM auf einer in Sao Paulo abgehaltenen Pressekonferenz „Projekt 676“ an, aus



*Der Opala in der ersten Version 1969, aufgenommen vor dem Zuckerhut in Rio*



*Dieser Prospekt zeigt die interessante Gestaltung der Rückleuchten und die ansehnliche Innenausstattung des Grundmodells Especial*



*Auch 1974 wurde in Rio fotografiert. Die Blinker erinnerten nach der Modellpflege wieder deutlich an den Rekord C, die Radkappen wirkten weniger verspielt, insgesamt geriet der Auftritt sachlicher*



*Der Luxo war zum De Luxo mutiert, die Rückfahrcheinwerfer gaben dem Heck eine eigenständige Optik, und selbst Ledersitze waren zu haben*



Der SS entsprach unserem Commodore GS...

montiert, insgesamt erinnerte die Front an den Chevrolet Nova II des Jahrgangs 1968. Üppige Radkappen, Weißwandreifen und Radlaufchrom sollten der Seitenansicht eine gehobene Note verleihen, und auch am Heck gab es mehr Chrom als bei uns in Deutschland.

Zunächst war ausschließlich die vordere durchgehende Sitzbank zu haben, natürlich mit Lenkradschaltung. Especial hieß die Grundausstattung, Luxo die Edelvariante, mit Rückfahrcheinwerfern, abschließbarem Tank und noch etwas mehr Chromschmuck.

Die Motoren stammten von Chevrolet in den USA. Zunächst gab es wahlweise einen Vierzylinder mit 2,5 Litern, 81 SAE-PS stark, und einen Sechszylinder, 3,8 Liter messend und mit 127 SAE-PS ebenfalls nicht auf hohe Literleistung ausgelegt. Bohrung und Hub waren mit 98,4 x 82,6 mm identisch. Motorblock und Zylinderkopf bestanden aus Gusseisen, die Ventilsteuerung erfolgte über eine untenliegende Nockenwelle und Stößelstangen. Der Vierzylinder stammte ursprünglich aus dem Chevrolet Nova von 1962 (und war Chevrolets erster Vierzylinder seit 1928), der Sechszylinder aus dem Chevrolet Impala des Jahrgangs 1963. Mit fünf bzw. sieben Kurbelwellenla-



...und war ein Fall für den „Grande Pilote“, der das Biest natürlich nicht ohne stielchte Handschuhe bändigen konnte

dem schließlich der Opala entstehen sollte. Über die Modellbezeichnung wurde viel spekuliert. Sie spielt auf einen Edelstein an, der in Brasilien abgebaut wird, viele wollten darin jedoch eine Kombination aus Opel und Impala entdecken, einer Chevrolet-Modellbezeichnung.

Fast genau zwei Jahre später wurde GMs erster in Brasilien gebauter Personenwagen auf dem Automobilsalon von Sao Paulo vorgestellt, zunächst nur als viertürige Limousine und Coupé. Niemand geringerer als Stirling Moss präsentierte den Opala den Pressevertretern!

Augenfällig verändert worden war die Frontpartie, sie trug runde Scheinwerfer und üppigen Chromschmuck. Die Blinker waren unter der Stoßstange



Doch nur Schau war der SS keineswegs, als Stock Car konnte er sich gegen die Ford Maverick V8 stets gut behaupten



Die Werbung überzeichnete die Leistung im Stil der Zeit...



...und fand mit Verzögerung zu einer ruhigeren Sprache, wie diese Motive aus den Jahren 1973 und 1977 zeigen



**1978 wurde die Modellpalette unübersichtlich. Das Heck erinnerte nun an den Rekord B**



**Selbst den Caravan gab es als heißen SS mit 4,1 Litern und Kriegsbe-malung! Hier ein Modell des Jahres 1979**



**Völlig anders wirkte der Caravan Comodoro des Jahrganges 1983. Die Front geglättet, die Motorhaube ebenfalls, die Stoßstangen mit Gummiauflage, die Flanken mit Gummileisten**

gern waren die Maschinen auf Lebensdauer ausgelegt, der hydraulische Ventilspielausgleich sorgte für einfache Wartung. Der 3,8 Liter avancierte auf Anhieb zum Favoriten der lokalen Stock-Car-Szene, zumal ihm mit relativ einfachen Mittel mehr Leistung zu entlocken war: Passende Ansaugbrücken für die Verwendung zweier oder dreier Vergaser waren sehr beliebt.

Dabei war der Opala 3,8L schon in der Serienausführung alles andere als langsam; seine Spitzengeschwindigkeit von 165 km/h und die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in etwa 13 Sekunden entsprachen recht genau unserem Commodore, dessen kleinerer Motor höher drehte und nicht mit Normalbenzin gefahren werden konnte. Immerhin galt der Sechszylinder als schnellstes Auto Brasiliens, bis Dodge den Dart mit V8-Motor herausbrachte.

Der Vierzylinder erfreute sich vor allem bei Taxifahrern großer Beliebtheit. Sein Lauf galt als unkultiviert, das satte Drehmoment machte ihn aber unempfindlich gegen großzügig ausgelegte Zuladungsgrenzen, und der Motor war sehr dauerhaft. Beide Modelle waren anfangs nur mit Dreiganggetriebe zu haben, die Radaufhängungen entsprachen denen des Rekord C.

Schon 1970 erschien der Opala SS mit 4,1 Litern, immer noch nur einem Vergaser, aber 140 SAE-PS. Ford und Chrysler konterten mit neuen leistungsstarken Modellen, und so fand schließlich 1974 ein modifizierter 4,1 Liter ins Programm, mit drei Vergasern und immerhin 171 SAE-PS. Ab



**1990 begannen die Versuche, die coke bottle shape des Rekord C aktuell zu halten, ein wenig aufgesetzt zu wirken. Die riesigen Scheinwerfer passten nicht recht zur zierlich konturierten Karosserie, und die schwarzen Türgriffe wirkten merkwürdig**



**Der Caravan Diplomata von 1991 kam ohne Chrom daher und trug moderne Stoßstangen aus Plastik**



**Finale – der Diplomata des letzten Jahrgangs 1992 lässt sich nur noch von der Seite als Abkömmling des Rekord C identifizieren**

1975 war der Opala auch als Caravan erhältlich, dieses Mal wurde die Modellbezeichnung direkt von Opel übernommen. Es folgten die luxuriösen Varianten Comodoro und Diplomata, die in Habitus und Ausstattung unserem Commodore entsprachen. Vier- und Fünfganggetriebe kamen ebenfalls ins Programm, mit Knüppelschaltung, außerdem Automatikgetriebe mit drei und vier Gängen. Fast ein Vierteljahrhundert blieb die Modellreihe auf dem Markt, immer wieder aktualisiert. 1992 wurde die

Million erreicht und die Fertigung eingestellt. Nachfolger wurde der Chevrolet Omega, ein Derivat des Opel Omega, der allerdings wieder mit Chevrolet-Motoren kombiniert wurde.

In Brasilien gelten die frühen Opala längst als Liebhaberfahrzeuge. Vor allem die frühen SS-Versionen erzielen recht hohe Preise, obwohl diese Autos keineswegs selten sind.

*Text: Stefan Heins \*1662*

*Fotos: Archiv ALT-OPEL IG*

## Technische Daten Chevrolet Opala/Comodoro/Diplomata

Chevrolet Opala:	2500	2500 S (ab 1977)	3800	4100	4100 Envemo	4100 Alkohol (ab 1979)
Motor:	4-Zylinder-Reihenmotor (Viertakt)		6-Zylinder-Reihenmotor (Viertakt)			
Hubraum:	2512 cm <sup>3</sup>	2471 cm <sup>3</sup>	3768 cm <sup>3</sup>	4093 cm <sup>3</sup>		
Bohrung x Hub:	98,4 x 82,6 mm	101,5 x 76,2	98,4 x 82,6 mm	98,4 x 89,7 mm		
Leistung bei 1/min:	60 kW (81 SAE-PS) bei 4000	73 kW (99 SAE-PS) bei 4800	94 kW (127 SAE-PS) bei 4000	103 kW (140 SAE-PS) bei 4100	151 kW (205 SAE-PS) bei 5500	90 kW (122 PS) bei 4000
Max. Drehmoment 1/min:	184 SAE-Nm bei 2600	202 SAE-Nm bei 2800	267 SAE-Nm bei 2400	296 SAE-Nm bei 2400	347 SAE-Nm 3500	265 Nm bei 2400
Verdichtung:	7,0:1	7,5:1	7,0:1		8,7 :1	11,0 :1
Gemischaubereitung:	1 Fallstromvergaser Solex H40/44	1 Doppelvergaser	1 Fallstromvergaser Solex 40/41		3 Fallstromvergaser Solex 40	1 Fallstromvergaser
Ventilsteuerung:	Seitliche Nockenwelle, Antrieb über Zahnräder					
Kühlung:	Wasserkühlung					
Getriebe:	3- oder 4-Gang-Getriebe, Lenkrad- oder Mittelschaltung a.W. Trimatic-Dreigangautomatik Hinterradantrieb					
Radaufhängung vorn:	Trapezlenker oben, Querlenker unten, Zugstreben, Schraubenfedern					
Radaufhängung hinten:	Starrachse, Längslenker, Querlenker, Schraubenfedern					
Bremsen:	Trommelbremsen rundum , Bremskraftverstärker a.W. Scheibenbremsen vorne (Envemo und ab 1975 Serie)					
Lenkung:	Schneckenlenkung					
Karosserie:	Stahlblech, selbsttragend					
Spurweite vorn/hinten:	1410/1410 mm					
Radstand:	2670 mm					
Abmessungen:	4570 x 1760 x 1380 mm ab 1979: 4740 x 1770 x 1390 mm					
Leergewicht:	1025–1040 kg	1060 kg	1087 kg	1100 kg	1150 kg	1243 kg
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 145 km/h	155 km/h	164 km/h	ca. 170 km/h	200 km/h	170 km/h
0–100 km/h:	18 s	17 s	13 s	12 s	8,2 s	12 s
Verbrauch (Liter/100 Kilometer):	10–15 N	n.a.	13–16 N	12–18 N	12–20 S	n.a.