



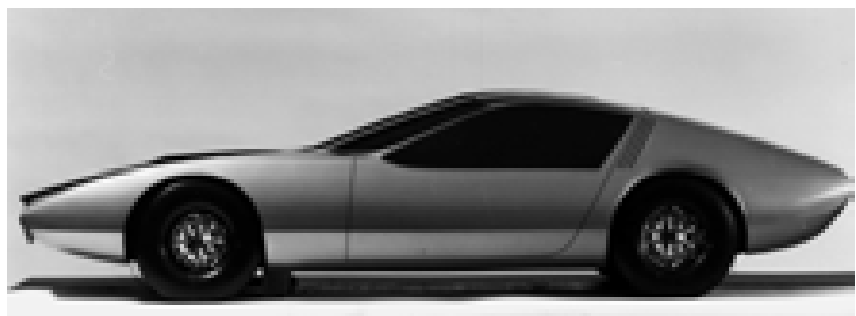
Eine der Zeichnungen, aus denen die 1:5-Modelle entstehen

Coupè Diplomat

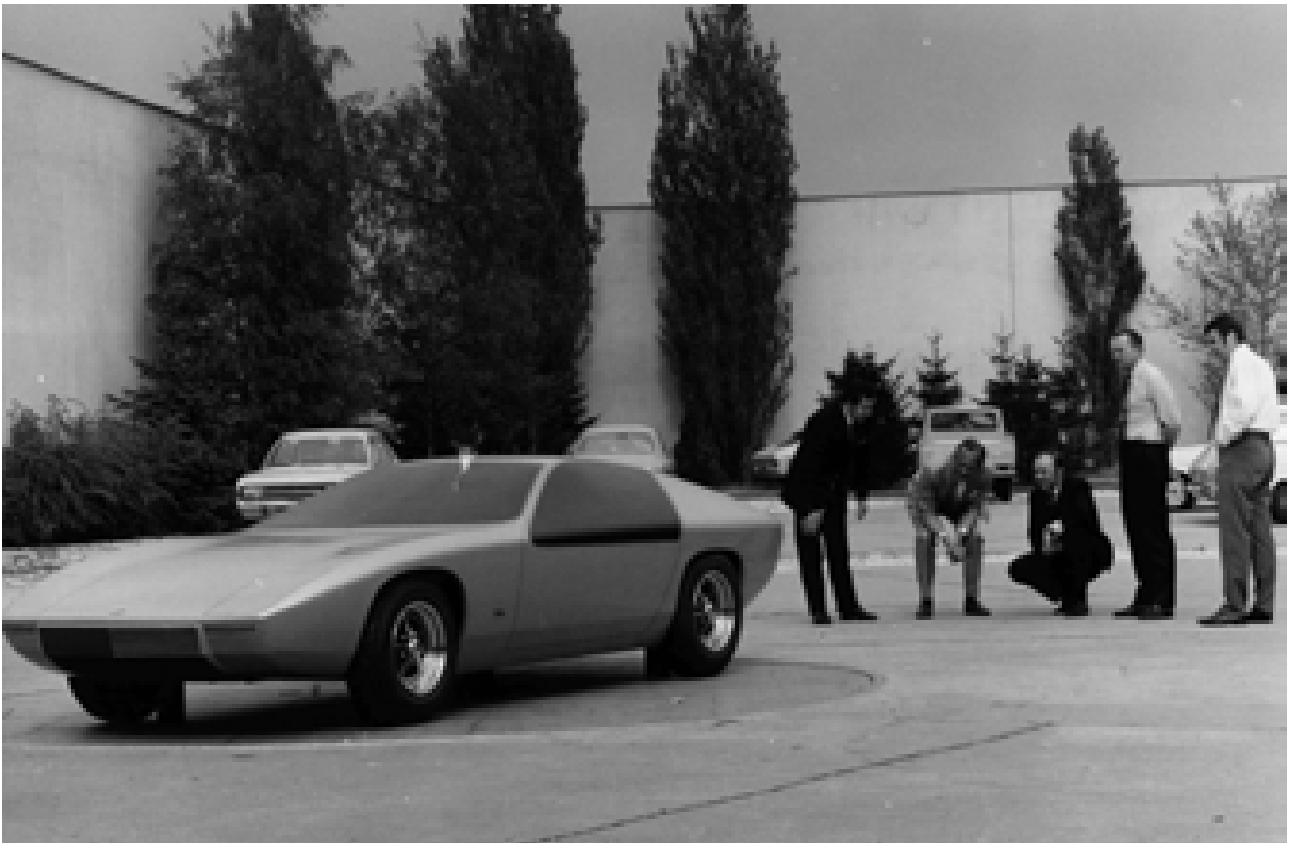
Im September 1969 stellt Opel eine Aufsehen erregende Stylingstudie mit dem Namen Opel CD vor. Obwohl es sich um eine nicht fahrbereite Studie handelt, stiehlt diese dem wankelgetriebenen Sportwagen C111, den Mercedes als absoluten Mittelpunkt der 44. IAA präsentieren wollte, die Schau. Mit seiner überdimensionalen Motorhaube, der an ein Flugzeug-Cockpit erinnernden Armaturentafel, der futuristisch anmutenden Windschutzscheibe, die mitsamt den Türen als Glaskuppel beim Öffnen nach oben schwingt. Mit dem CD demonstriert die Styling-Abteilung von Opel ihre Kompetenz und Können. Neben dem Opel CD hat auch der Aero GT, die offene Version des Opel GT, auf der IAA Premiere. Geleitet wird die Designabteilung von Charles Morell Jordan, besser bekannt als „Chuck“ Jordan, der später Vice-Präsident von GM wird. Die Designabteilung ist sehr amerikanisch geprägt, was hauptsächlich auf den Vorgänger, Clare MacKichan, zurückzuführen ist. Unter Hrn. MacKichan wird die Design-Abteilung bei Opel aufgebaut. Das Design von



Der CD bei der Beurteilung am 10. Mai. Links steht Erhard Schnell, rechts Chuck Jordan.



Eines der vier 1:5-Modelle wie sie im März 1969 entstehen



Auch diese prüfenden Blicke werden am 10. Mai festgehalten.



Der CD entsteht aus Fiberglas und wird kurz vor der IAA fertig

Opel muss unter seiner Leitung amerikanische Stilelemente enthalten. Speziell in der Oberklasse wirkt dies in Europa nicht seriös genug. Chuck Jordan hat die Styling-Abteilung aufgewertet. Er hat bereits nach ein paar Wochen gemerkt, dass der Stil europäischer, mit italienischem Tendenz, sein muss, um in Europa erfolgreich zu sein. Dies zeigen deutlich die unter der Leitung von

Chuck Jordan entworfenen Wagen, die Anfang der Siebziger auf den Markt kommen.

Der CD ist eine Eigeninitiative von Chuck Jordan, der damals privat einen Ferrari 250 GT Lusso fährt. Die Arbeiten beginnen Anfang 1969. Da der Präsentationstermin bereits feststeht, drängt die Zeit. Dies hat laut Erhard Schnell den Vorteil gehabt, dass den Designern weniger

von anderer Seite hineingeredet werden konnte.

Das Design des CD, das von Chuck Jordan stammt, wird von seinen Mitarbeitern, darunter einige Japaner, umgesetzt. Das zu seiner Zeit in Europa einzigartige Design-Team erschafft einen absoluten Traumwagen, der mit hochkarätigen italienischen Sportwagen verglichen wird. Als Fahrwerk dient ein verkürztes Diplomat-Fahrwerk, als Antrieb ist der V8-Motor des Diplomat vorgesehen. Die Karosserie gerät mit einer Höhe vom 1,11 m sehr flach. Der CD ist nicht als verkappter Rennwagen entworfen, sondern als Grand Turismo, als schneller Reisesportwagen. So geht es in ihm geräumig und komfortabel zu. Das markante Kennzeichen ist die rundum gewölbte Frontscheibe ohne Dachpfosten. Diese wird zum Einsteigen samt der Dachpartie und den Türausschnitten durch eine Hydraulik nach vorn geschwenkt. Dabei klappt auch die Lenksäule samt Lenkrad nach oben. „Im Opel CD kann daher auch eine Dame im Abendkleid lässig und mit Anmut einsteigen“ schreibt Opel in

der Presse-Mitteilung.

Die ersten Zeichnungen für den Opel CD (Coupé Diplomat) sind Ende Februar 1969 fertig. Das Projekt wird an das „Advanced Studio“ übergeben, eines der vier Studios im Opel Design. Dieses Studio steht unter der Leitung von Erhard Schnell. Ziel ist es, einen Zweisitzer mit klaren, typisch italienischen Linien in bester europäischer Tradition zu entwerfen. Dies ist für die Opel-Designer eine blendende Gelegenheit, ihre Vorstellungen zu verwirklichen und ihr Können zu zeigen. Designelemente für künftige Opel-Produkte und die Reaktion des Publikums darauf können dadurch auch getestet werden.

Als erstes werden die Abmessungen und Grundelemente der besten europäischen zweisitzigen Sportwagen analysiert. Danach werden die Designziele definiert. Das Fahrzeug soll möglichst niedrig und breit sein. Da die hintere Sitzbank entfallen kann, wird der Radstand um 30,5 cm auf 254 cm verkürzt. Der Kofferraumboden wird ebenfalls um 30,5 cm verkürzt. Auf einem entsprechend verkürzten Fahrgestell des Diplomat wird der Innenraum entwickelt. Die Designer beginnen die Design-Idee klar vor Augen mit der Entwicklung der Außenform. Die Form soll klar den Charakter ausdrücken: klar, ruhig und würdevoll. Die ersten Zeichnungen gehen bereits in die richtige Richtung. Daraus entstehen vier verschiedene 1:5-Modelle. Daraufhin wird eine Zeichnung in natürlicher Größe angefertigt, die die besten Ideen der vier Modelle vereint. Bereits am 30. April 1969 wird ein Tonmodell in den von außen nicht einsehbaren Innenhof geschoben, um Form und Proportionen genau in Augenschein nehmen zu können. Es ist noch nicht perfekt. Viele Veränderungen müssen noch vorgenommen werden, aber die Richtung stimmt. Die zweite Beurteilung des jetzt modifizierten Modells findet am 10. Mai statt.

Im Advanced Studio erkennt man schnell, dass die Art der Türen, oder besser gesagt wie man in das Auto gelangt, die Form beeinflusst. Eingehende Studien der verschiedensten



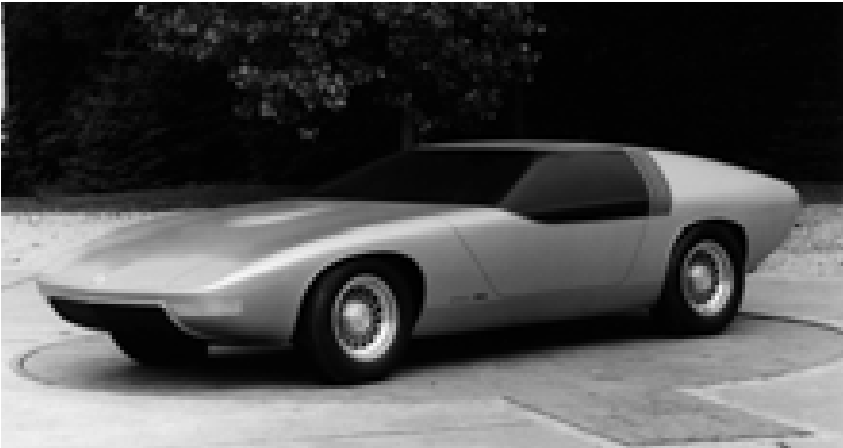
Chuck Jordan nimmt Sitzprobe im „Bock“



Im Inneren des Opel CD geht es wahrhaft luxuriös zu



Eine tiefe Sitzposition wie in einem reinrassigen Sportwagen



Klassisch, zeitlos elegant



Gut gebaut mit tollem Fahrgestell



Eine bessere Heckansicht können auch Bertone und Pininfarina nicht gestalten

Arten, in das Auto zu gelangen und wieder auszusteigen, werden durchgeführt. Flügeltüren sind bereits erfunden, also muss etwas neues, spektakuläres her. Der vordere Teil des Daches, Windschutzscheibe und Türen schwenken als Kuppel nach vorn. Dies ist die bequemste Art, in ein niedriges geschlossenes Auto einzusteigen, ohne sich wie ein „Schlangemensch“ einzufädeln. Zwischen dem 14. und dem 21. Mai wird dies am Modell in natürlicher Größe ausprobiert. Die Plexiglashaube ist an zwei Scharnieren befestigt und hydraulisch unterstützt. Da die A-Säulen fehlen, bilden Windschutzscheibe und Seitenscheiben eine Einheit. Da für den CD eine Klimaanlage vorgesehen ist, kann man auf versenkbare Seitenscheiben verzichten, zumindest bei einer Stilstudie. Für ein Serienfahrzeug ist diese Art, das Auto zum Ein- und Aussteigen zu öffnen, ungeeignet, bei einem Showfahrzeug jedoch ein geeigneter Hingucker.

Da die Seitenfenster nicht geöffnet werden können, lässt die Gürtellinie stark absinken. Die Idee, dass die „Bone Line“ durch das Seitenfenster geht, entsteht beim Modellieren. Auf Grund der stark abfallenden Front wird ein neuer flacher Kühler mit zwei elektrischen Lüftern benötigt. Der Bug des CD ist möglichst knapp über dem Boden, um den Auftrieb bei hohen Geschwindigkeiten so gering wie möglich zu halten. Die Lamellen des Kühlergrills werden über ein Thermostat geregelt. Dies verbessert die Aerodynamik und lässt die Front glatter erscheinen, zumindest, so lange die Lamellen geschlossen sind. Das sehr flach stehende Rückfenster ist gleichzeitig die Öffnung für den Kofferraum. Der Windkanaltest an einem 1:5-Modell im Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen der Stuttgarter Polytechnic ergibt einen cW-Wert von 0,362. Die Auftriebskräfte an Front und Heck sind gering. Die Scheinwerfer sind fest eingebaut, jedoch bei Tagfahrt durch Schwenklappen verdeckt. In den vorderen Blinkleuchten befinden sich zusätzliche Kurvenscheinwerfer, die aktiviert werden, wenn der Blinker eingeschaltet wird,

Die Sitze sind fest montiert. Der Fahrer kann Pedale, Lenkrad und den auf der Lenksäule angebrachten Instrumententräger an sich heranziehen und beliebig arretieren.

Am 6. Juli wird das Tonmodell mit zu öffnender Kuppel betrachtet, um letzte Kleinigkeiten zu ändern. Zwischen dem 8. und 10. Juli wird das Tonmodell endgültig bewilligt. Danach wird ein Gipsabdruck genommen, und das Modell aus Fiberglas wird in Angriff genommen. Es ist am 25. August fertig. Es sind nur etwas mehr als zwei Wochen bis zum Start der IAA. Zur gleichen Zeit ist auch das Innenraumdesign fertig.

Neben dem Fiberglasmodell, in das kein Motor eingebaut wird, gibt es noch den „Bock“, intern „Prellbock“ genannt. Dieser über und über verglaste Käfigwagen, der dem Betrachter wie kein anderes Auto sein Innenleben präsentiert, hat einen 5,4-Liter Motor eingebaut und ist somit fahrbereit.

Auf der IAA sorgt der CD für Furore. Auch der Bundeskanzler Kurt-Georg Kiesinger nimmt darin Platz und ist begeistert.

Es taucht immer wieder das Gerücht auf, dass dieser Opel CD oft auf dem Weg zwischen Chuck Jordans Wohnsitz in Falkenstein im Taunus und Rüsselsheim gesehen wurde. In Wirklichkeit kann es sich nur um den silbernen Prototypen von Pietro Frua, in dem die Optik des Opel CD in ein für die Serie mögliches Design übertragen wurde, handeln. (Anm. d. Red.: S. dazu auch die Titelgeschichte in dZ 199.)

Der Frua Prototyp ist heute im Besitz eines Sammlers im Frankfurter Raum. Die beiden Opel CD, das Fiberglasmodell und der „Bock“ sind im Besitz der Adam Opel GmbH.

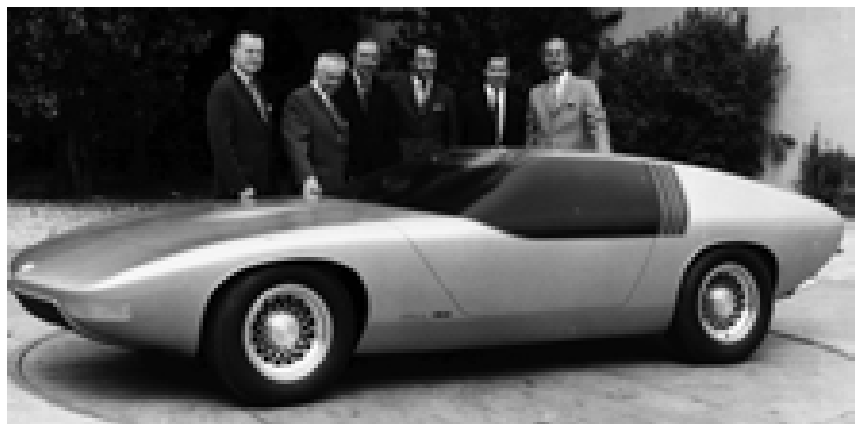
Joachim Stange *1795



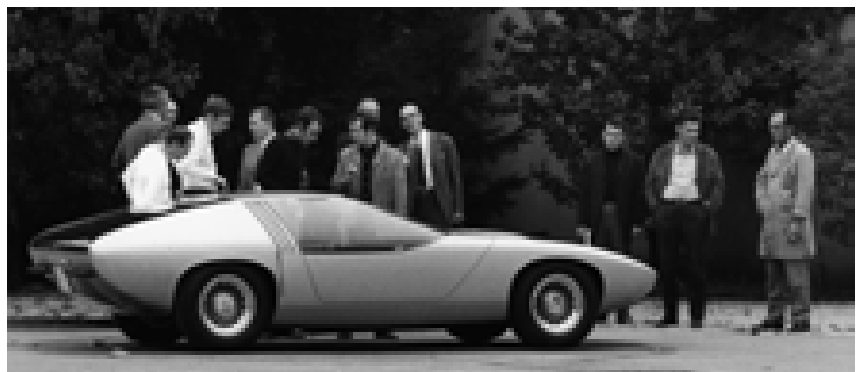
Der silbergraue CD mitsamt dem fahrbereiten „Bock“



Chuck Jordan kann man den Stolz sichtlich ansehen



Chuck Jordan mit seinem Assistenten Karl Mäger (2.v.l.)



Der vierte von links (mit weißem Hemd) ist Herbert Killmer, der Leiter des Kapitän-Studios



Die Frau von Herbert Killmer als Fotomodell neben dem CD