

# C3/GT/T-Bird/1000/Prinz/Corvair: Classic Cars Originale und Kopien im Classic Cars-Vergleich



von [Thorsten Elbrigmann](#) 27.04.2023

[Teilen](#)



C3/GT/T-Bird/1000/Prinz/Corvair

Wer hat hier von wem abgeschaut? Corvette C3 und Opel GT, Thunderbird und 1000 Sp sowie Corvair und Prinz erzählen von interessanten Design-Parallelen zwischen den USA und Deutschland.

Foto: AUTO ZEITUNG

Inhalt

1. [C3, GT, Thunderbird, 1000 Sp, Corvair, Prinz: Classic Cars](#)
2. [So entstand der Ford Thunderbird](#)
3. [Der Ford Thunderbird jagt die Corvette](#)
4. [Auto Union 1000 Sp vom Thunderbird inspiriert](#)
5. [Corvette C3 und Opel GT wurden parallel entwickelt](#)
6. [Die Corvette hatte Speck angesetzt, so die Kritik](#)
7. [Opel GT hatte fünf, die Corvette C3 15 Jahre Produktion](#)
8. [Der Opel GT: reinrassiger Sportler ohne Kompromisse](#)
9. [Der Chevrolet Corvair war für die USA Neuland](#)
10. [Ein Foto des Corvair gilt als Vorlage für den NSU Prinz 4](#)
11. [Technische Daten von Corvette C3, Opel GT, Ford Thunderbird, Auto Union 1000 Sp, Chevrolet Corvair & NSU Prinz](#)

## **Mit Abscheu blicken wir heute auf Produkt-Plagiate aus China. Doch auch die Deutschen waren mal Meister der Nachahmung. Drei klassische Beispiele mit Opel GT, Corvette C3, Ford Thunderbird, Auto Union 1000 Sp, Chevrolet Corvair und NSU Prinz im Classic Cars-Vergleich.**

Nein, nicht jedem gefiel damals diese Kopiererei: "Ist es denn wirklich so, dass wir jeden Dreck, der vom Westen kommt, nu kopieren müssen? Ich denke, Genossen, mit der Monotonie des Je-Je-Je und wie das alles heißt, ja, sollte man doch Schluss machen." So der Genosse Walter Ulbricht 1965. Diesseits des eisernen Vorhangs war man da ein wenig offener für die Verlockungen des Westens: Elvis, Coca-Cola und Petticoat prägten die Kultur in Wirtschaftswunder-Deutschland. Kanzler Adenauer propagierte die Westbindung. Und die Westdeutschen waren dem nicht abgeneigt. Nach den Entbehrungen der frühen Nachkriegsjahre wirkten vor allem anderen die amerikanischen Straßenkreuzer wie Sendboten des Schlaraffenlands. Ausufernde Arien in Blech, Monumentalismus auf vier Rädern, Luxus, Platz und Chrom – das machte Eindruck.

Dass diese Fahrzeuge mit teils erschütternd schlichter Technik mehr schlecht als recht um die Ecken bogen und manch eine scharfkantige Panorama-Frontscheibe beim Ein- und Aussteigen unbedachten Automobilist:innen das Knie zertrümmerte, störte damals niemanden. Man wollte so sein wie die coolen Jungs und Mädels jenseits des großen Teichs, wollte den Muff von tausend Jahren hinter sich lassen und optimistisch nach vorn blicken. Wie ginge das besser als im eigenen Wagen, dem Inbegriff der Freiheit in den 50er- und 60er-Jahren? Klar, dass sich auch die deutsche Automobilindustrie am großen Bruder USA orientierte. Mitunter schauten deutsche Hersteller mit langem Hals gen Westen.

Während Mercedes oder Borgward mit eigenem Styling glänzten, das sich lediglich an Design-Ideen aus anderen Ländern (und keinesfalls nur aus den USA) rieb und so etwas Eigenes wurde, war man anderenorts nicht so zimperlich und kopierte augenscheinlich, was in den USA bereits zum Verkaufserfolg avanciert war. Die besten Beispiele hierfür sind Auto Union 1000 Sp, Opel GT und NSU Prinz 4 – und in der Folge Prinz 1000, Typ 110 und Prinz 1200. Sie und ihre Vorbilder lassen heute Oldtimer-Liebhaber:innen sehnsuchtsvolle Blicke schmeißen. Wir haben diese drei Autos und ihre Vorbilder versammelt und mal genau nachgeprüft: War wirklich alles nur geklaut?

## **C3, GT, Thunderbird,1000 Sp, Corvair, Prinz: Classic Cars**

Um die Geburt des Ford Thunderbird rankt sich so manche Legende. Einige behaupten, dass Ford-Manager Lewis D. Crusoe und Designer George Walker 1951 beim Gang über den Pariser Autosalon sich nicht sattsehen konnten an den europäischen Sportwagen vom Schlag eines Jaguar XK 120. In den USA gab es nichts Vergleichbares. Und so verabredeten sie die Entwicklung des Thunderbird. Schöne Story, doch sie hat einen Haken: Crusoe war nicht gerade ein Freund der brettharten europäischen Sportwagen, dennoch sah auch er die Zeichen der Zeit. Ehemalige Angehörige der US-Streitkräfte hatten nach Ende ihrer Dienstzeit viele kleine europäische Flitzer mit in die USA gebracht. So wurden die Amerikaner:innen aufmerksam auf Sportwagen wie etwa den MG TC oder den Triumph TR 2.

Andere wieder sagen, dass Chevrolet mit seiner Corvette 1953 Ford "zum Jagen getragen" habe. Der Thunderbird sei aus der Hüfte nachgeschossen worden. Das ist definitiv falsch, denn die Entwicklung des Thunderbird startete nachweislich schon früher. Aber es

stimmt, dass die Corvette den Markteintritt des Thunderbird begünstigte. Denn einerseits war das Sportwagensegment in den USA in den frühen 50er-Jahren mit gerade mal 0,27 Prozent an den Gesamtverkäufen denkbar wenig lukrativ, andererseits wollte Ford aber auch Chevrolet nicht das Feld überlassen. Zumal auch andere US-Firmen wie Chrysler und Buick sich anschickten, mit europäisch beeinflussten Sportwagen in den Markt einzutreten. Wer also hat bei wem abgeschaut? Ist der T-Bird Henne oder Ei?

## **So entstand der Ford Thunderbird**

Weder noch! Er ist einfach. Er ist ein Donnervogel, dessen Styling bis heute unübertroffen ist. Und er hat mehr als nur einen Vater. Ganz sicher ist es so, dass Lewis D. Crusoe als Ford-Chef sehr großen Anteil am Bau des Thunderbird hatte. Schon seit etwa 1950 gab es Überlegungen, ein "Ford Sports Car" zu bauen. Bald gab es erste Entwürfe und Modelle, die von Ford-Chefdesigner Franklin Q. Hershey und Bill Boyer ebenso beeinflusst waren wie von weiteren Designer:innen im Hause Ford. Der freie Designer George Walker hatte bereits die 1949er-Ford-Modelle entworfen und sollte Hershey auf seinem Posten 1955 beerben.

Von einem entsprechend starken Einfluss seinerseits auf das Design kann man also ausgehen. Schon im Februar 1953, also einen Monat nach Präsentation der Corvette, schlug Crusoe intern Alarm und forcierte den Bau des Thunderbird. Der Plan: mit möglichst vielen vorhandenen Serienteilen auf 2590 Millimeter Radstand ein zweisitziges Cabriolet mit V8 und 160 km/h Spitze bauen. Zum Design äußerte er sich nur insoweit, als dass der neue Wagen sofort und klar als Ford zu erkennen sein müsste. Und was das Fahrwerk anging: Hier bevorzugte der Ford-Boss Komfort statt sportlicher Härte. Damit waren die Weichen gestellt, der Thunderbird sollte ein Boulevard-Hingucker werden, kein Racer für die Rennstrecke.

## **Der Ford Thunderbird jagt die Corvette**

Detroit Motor Show 1954: Hier präsentierte Ford erstmals die so gut wie endgültige Form des Ford Thunderbird – noch anhand eines Holzmodells. Von Anfang an setzte Ford auf ein gänzlich anderes Konzept als Chevrolet bei der Corvette. Der Thunderbird mit seiner Stahlkarosserie statt Glasfaser bei der Corvette, den versenkbaren Fenstern statt Steckscheiben und wahlweise gut ausgestüftem Versenkverdeck oder Hardtop anstelle dürrtiger Kapuze wirkte komfortabler und edler als der kurz zuvor gestartete Konkurrent – und das bei nur etwa 150 Dollar Mehrpreis. Das schlug sich sofort in den Verkaufszahlen nieder. Die Amerikaner:innen gaben dem Ford Thunderbird den Vorzug. Am 9. September 1954 lief der erste Thunderbird vom Band. Den Namen steuerte die indianische Mythologie bei. Dort ist ein Donnervogel ein mächtiges Wesen, zuweilen auch ein Heils- oder Glücksbringer.

Und Glück war auch dem neuen Ford beschieden, der vom Start weg ein Renner im Ford-Verkaufsprogramm wurde: 16.155 Exemplare 1955, 15.631 im Jahr darauf und 1957 dann 21.380 Stück. Im selben Zeitraum wurde von der Corvette nur ein Bruchteil dessen verkauft. Während der drei Jahre der Produktionszeit des ersten Thunderbird erfuhr der Wagen nur wenige Retuschen, wovon die zum Modelljahr 1957 die wichtigsten sind: Der T-Bird bekam eine wuchtigere Stoßstange und verlor die aufgesetzten torpedoartigen Chromrundlinge auf der Stoßstange. Die Heckflossen wurden markanter, die Leistung des V8 wuchs bei bis zu 5,2 Litern auf 300 PS (221 kW) mit Kompressoraufladung (System Paxton-McCulloch).

In sportlicher Hinsicht konnte der erste T-Bird einige Lorbeeren erringen, doch sein eigentlicher Verdienst war, dass er in den USA den zweisitzigen Sportwagen hoffähig machte. Damit ebnete er vielen europäischen und japanischen Sportwagen in den USA den Weg. Ironie des Schicksals: Der 1957 präsentierte Nachfolger hatte vier Sitze. Doch der Ur-Thunderbird lebte weiter: in Deutschland! 1957 – also genau zu der Zeit, als der erste T-Bird abtrat – stellte die Auto Union ein kleines Coupé vor, den 1000 Sp. Das "Sp" stand für "Spezial". Und genau das war dieser Wagen auch: ein ganz spezieller Fall. Denn das sportliche Auto war teuer und gehörte der Gattung der langsam aussterbenden Zweitakter an. Und das schon 1957 in Prospekten versprochene Cabriolet debütierte erst 1961. Es war kein Zufall, dass der kleine 1000 Sp mit Verspätungen auf die Reise ging.

## **Auto Union 1000 Sp vom Thunderbird inspiriert**

Entwickelt wurde er noch bei DKW, einer Firma, die vor dem zweiten Weltkrieg zu den ganz Großen in der Welt gehörte, fast alle Produktionsanlagen im Osten Deutschlands hatte und so im Westen Deutschlands neu anfangen musste – 1948 mit rund 100 Mitarbeiter:innen. 1957 waren es schon wieder fast 11.000 Leute, die über 120.000 Motorräder und Autos produzierten. In den Trümmern der Rheinmetall Borsig-Werke in Düsseldorf und in Ingolstadt schuf man sich eine neue Basis. Doch die wankte, denn die verwöhnten Westdeutschen wollten vom Zweitakter nicht mehr viel wissen. Dabei feierte das Konzept sportliche Erfolge, überzeugte mit einfacher Technik und war preiswert. DKW hielt am Prinzip fest und wollte die Technik in ein schickes Kleid packen. Hierzu traten zum Design-Wettbewerb die eigene Abteilung Formgestaltung und die Stuttgarter Karosseriebaufirma Baur an.

1956 waren die Entwürfe fertig – der hausinterne gewann. Doch fertigen ließ man bei Baur in Stuttgart. Die Kooperation zwischen DKW und dem Spezialisten war bewährt. Das erste Vorserienauto schlug auf der IAA 1957 ein wie eine Bombe. Die Fachpresse sprach sofort vom "deutschen Thunderbird" – man vernahm es bei DKW nicht ohne Stolz. Mit Ford verglichen zu werden, war seinerzeit nicht das Schlechteste, was einem passieren konnte. Würde heute jemand so offensichtlich kopieren – er oder sie müsste wohl mit einer Klage rechnen. Doch damals war für alle Beteiligten die Auto-Welt in Ordnung. Oder? 1957 zeichnete sich ab, dass Daimler-Benz schon bald die Mehrheit an DKW übernehmen würde. Damit stand auch der "Thunderbird mit Sprachfehler" auf der Kippe.

Aber die Auto Union-Granden William Werner und Dr. Werner Henze machten sich für ihn stark – trotz aller Probleme, die DKW/Auto Union hatte und trotz des hohen Preises des schmalbrüstigen 55-PS-Wagens (40 kW) von 10.750 Mark. Zum Vergleich: Ein Borgward Isabella Coupé kostete nur 175 Mark mehr! Die Auto Union wanderte von Daimler-Benz zu Volkswagen. Dort senkte man 1965 den Daumen über dem Projekt. Der Auto Union 1000 Sp war nie zu großen Stückzahlen gekommen (ca. 5000 Coupés und 1640 Roadster) und wirkte Mitte der 60er-Jahre reichlich altbacken. Eine neue Ära im Fahrzeugbau war angebrochen, nüchternere Formen waren Trumpf. Doch auch die konnten begeistern.

## **Corvette C3 und Opel GT wurden parallel entwickelt**

Die nächste Paarung hat ein festes Dach überm Kopf und eine bis heute unverschämt sportliche Linienführung: Chevrolet Corvette C3 und Opel GT entstammen beide dem GM-Konzern. Die Corvette in dritter Generation wurde auf der IAA 1967 präsentiert, der Opel GT kam 1968. Also alles klar: Opel hat das Design von Chevrolet übernommen. Der genauere

Blick aber zeigt: Beide Fahrzeuge wurden praktisch parallel entwickelt. Die Corvette C3 geht zurück auf eine Studie namens Mako Shark II, für die GM-Designchef Bill Mitchell und der Designer Lawrence Kiyoshi Shinoda verantwortlich zeichneten. Die Designstudie entstand 1965 und kam der endgültigen Form der Corvette C3 schon recht nahe. Im selben Jahr präsentierte Opel auf der IAA die Studie "Experimental-GT" – angeblich ohne eine Serienfertigung anzustreben.

Das Publikum war erstaunt, von Opel einen solchen Entwurf zu sehen. Tatsächlich war der Experimental-GT bildschön und sah dem später gebauten GT schon sehr ähnlich. Wer hat also bei wem abgekupfert? Die Lösung: keiner. Beide Projekte wurden praktisch auf demselben Schreibtisch erdacht: auf dem von Bill Mitchell etwa 1963. Die Amerikaner:innen waren überzeugt, dass ein Sportwagen gut fürs Opel-Image sein würde. Und da beide Fahrzeuge – Corvette C3 und GT – in einem Konzern und zur selben Zeit entstanden, lag es nahe, dass beide auch stilistisch sehr ähnlich waren. Der Anstoß für den Opel GT kam aber ganz eindeutig aus den USA – es waren also wieder die Amerikaner:innen, die den Takt vorgeben und damit Recht behalten sollten, denn der Opel verlieh Rüsselsheim im Nu ein neues Image: frisch, jung sportlich.

## **Die Corvette hatte Speck angesetzt, so die Kritik**

Ganz anders die Corvette C3: Es hagelte Kritik, als der neue amerikanische Sportwagentraum herauskam. Der Vorgänger, die Sting Ray genannte C2, war ein durchaus ernst zu nehmender Sportwagen gewesen. Die Fans hatten einfach mehr erwartet von der neuen Generation. Chevrolet hatte auf vielen Messen den Automobilisten Amerikas (und der Welt) den Mund wässrig gemacht mit immer neuen Design- und Technikkonzepten – darunter radikale Lösungen bis hin zu einer Heckmotorvariante, die aber wegen des Chevrolet Corvair und der mit ihm verbundenen Sicherheitsdiskussion schnell wieder in den Archiven des GM-Konzerns verschwand. Es wäre eine interessante Variante gewesen: Hinter den zwei Sitzen steckte ein V8, der die Hinterräder antrieb.

Chevrolet zielte damit auf den Porsche 911. Vom Design her erinnerte dieser XP-819 genannte Prototyp schon sehr an die kommende Corvette C3 – allerdings war das Heck ein wenig länger. Der Prototyp überdauerte übrigens die Jahre in verschiedenen Händen. Unlängst wurde er restauriert. Wäre eine Heckmotor-Corvette ein Erfolg geworden? Die Sportwagen-Fans in den USA verbanden mit der Corvette drei Dinge: V8, Kastenrahmen, Kunststoffkarosserie. Hätten sie akzeptiert, dass der Motor mit einem Mal hinten zu finden war? Heute ist Chevrolet mit der Mittelmotor-C8 mutiger. Der Entwurf der C3 geriet jedenfalls konventioneller, die neue Generation der Corvette zeigte sich größer und schwerer als die C2 – und mit Konstruktionsmängeln behaftet.

## **Opel GT hatte fünf, die Corvette C3 15 Jahre Produktion**

Der  $c_w$ -Wert im Prototypen-Stadium enttäuschte. Zudem verlor der Wagen bei hohem Tempo gern die Bodenhaftung an den Vorderrädern. Der V8 litt anfangs unter thermischen Problemen. GM-Cheftechniker Zora Arkus-Duntov griff in die Trickkiste: Schlaufen, Abrisskante, bessere Luftführung und seitliche Luftauslässe – alle technischen Probleme bekam man in den Griff, sodass die Corvette C3 unglaubliche 15 Jahre lang in Produktion bleiben konnte – und GM so durch die turbulente Zeit der Ölkrise begleitete. Und das war gar nicht so leicht für einen V8! Letztlich wurde die Corvette C3 doch noch ein Erfolg, überlebte die Ölkrise, feierte Jubiläen (1977: 500.000ste Corvette; 1978: 25 Jahre Corvette), fuhr mit

bärriger Power der wesentlich teureren europäischen Konkurrenz um die Ohren und durfte sogar als Pace Car beim 500-Meilen-Rennen von Indianapolis ran. Über eine halbe Million Corvette C3 sprechen eine deutliche Sprache: Die "Coke-Bottle"-Corvette mit ihrer schicken Taille kam gut an.

Ein gelungenes, ein zeitloses Design, das auch dem Opel GT zum Erfolg verhalf. Auch wenn es leider nur für eine kurze Zeit war. Nur fünf Jahre lang durfte der Opel GT fliegen. Doch in diesen fünf Jahren avancierte der schnelle Rüsselsheimer zum Herzschlag-Klassiker und zur absoluten Opel-Ikone. Der Weg zum GT führte wie schon gesagt über die Schreibtische der GM-Bosse in den USA, welche die Opelaner:innen darin bestärkten, ein sportlicheres Image aufzubauen. Opel – das waren grundsolide, behäbige Fahrzeuge mit viel Komfort und großen Abmessungen. Oder wie im Fall des Kadett echte Volks-Wagen, die im Grunde alles besser konnten als der Käfer. Dass Opel beispielsweise mit dem Diplomat V8 1965 das schnellste deutsche Serien-Coupé vorstellte, fand nicht recht Beachtung. Und auch Sport-Versionen wie der Commodore A oder der Rallye-Kadett machten aus Opel noch keine Sport-Marke.

## **Der Opel GT: reinrassiger Sportler ohne Kompromisse**

Mit der Vorstellung des Opel GT präsentierten die Rüsselsheimer:innen allerdings einen wirklichen Sportwagen, der ganz an das Gefühl und nicht an die Vernunft appellierte. Wie die Corvette hatte auch der GT zum Beispiel keinen Kofferraumdeckel – überflüssiger Schnickschnack. Mit einer Kunststoffkarosserie aber wollte Opel seine Fans dann doch nicht schocken. Der GT war aus Stahl, obwohl es ganz zu Beginn auch die Idee einer Kunststoffkarosserie gegeben haben soll. Dass es vom Experimental GT bis zum serienreifen Opel GT volle drei Jahre dauern sollte, lag daran, dass man viele vorhandene Teile geschickt im GT unterbringen wollte. Technisch stützte sich der Sportwagen auf Komponenten vom Opel Kadett. Doch achtete man darauf, dass der sportliche Charakter nicht litt. Der Motor wurde etwas nach hinten versetzt, um die Handling-Eigenschaften zu verbessern. Das Heck verkürzten die Opel-Designer:innen noch ein wenig gegenüber der Studie und erhöheten das Dach.

Die neuartigen Klappscheinwerfer, die um die Langssachse rotierten und per Hebel in der Mittelkonsole mechanisch auf- und zuklappten, wurden zum Markenzeichen des GT. Schnell nannte der Volksmund ihn Froschauge. Die Karosserien fertigte Opel nicht selbst. Sie wurden in Frankreich von zwei verschiedenen Unternehmen gebaut und weitgehend komplettiert: Die Société des Usines Chausson in Gennevilliers bei Paris produzierte die Rohkarosserien, die anschließend weiter nach Creil (Nordfrankreich) zu Brissonneau et Lotz gingen. Eigentlich war man dort auf den Bau von Lokomotiven und Werkzeugmaschinen spezialisiert. Doch seit 1955 ging es auch um Automobilbau – zunächst mit einem eigenen Wagen auf Basis des Renault 4 CV, später als Karosseriebau- und Montageunternehmen. Als der Opel GT dort gefertigt wurde, war übrigens ein gewisser Paul Bracq der verantwortliche Designer. Er sollte später Design-Direktor bei BMW werden. Die Endmontage des Opel GT erfolgte in Bochum.

Gut die Hälfte aller Opel GT gingen in die USA, wo er als "Baby-Corvette" die Herzen der Sportwagen-Fans eroberte. Der wichtige Exportmarkt USA und das fragile Organisationsmodell mit den Franzosen läutete allerdings 1973 das Ende des GT ein: Chausson kaufte Brissonneau et Lotz auf. Und da man immer enger mit Renault zusammenarbeitete, kündigte man die Verträge mit Opel: Der GT war zu nah an der Renault Alpine A 110. Auch aus den USA drohte Ungemach: Strengere Sicherheitsstandards hätten umfassende Änderungen an Front und Heck erfordert. Es kam noch ein weiteres Problem hinzu: Der GT fute auf dem Kadett B, 1973 aber wurde der Kadett C eingeführt, dessen

Technik man nicht einfach in den GT hätte übertragen können. Auf Basis des GT entstanden noch eine Aero-Version, von der zwei Prototypen gebaut wurden, eine Elektro-Variante und ein Diesel-Weltrekordwagen. Der Opel GT: ein Held der Automobilgeschichte, der 1973 abtreten musste. Vielleicht der schönste Opel überhaupt. Und einer, den es ohne die Amerikaner:innen nie gegeben hätte.

## **Der Chevrolet Corvair war für die USA Neuland**

Bei unserer letzten Paarung hat zunächst ein in Böhmen geborener und in Deutschland und Österreich berühmt gewordener Automobilkonstrukteur die Inspiration geliefert. Ferdinand Porsches VW Käfer entwickelte sich in den USA zum Kleinwagen-Phänomen. Nicht viel teurer als ein Kühlschrank, beerbte er praktisch das Ford Model T und wurde zum klassenlosen Zweitwagen und so zu einem echten Problem für die amerikanische Automobilindustrie. Der Käfer und andere europäische Autos fassten Fuß auf dem US-Markt. Es entstand als Antwort die Klasse der amerikanischen "Compact Cars". Studebaker brachte den Lark, Rambler den American, Ford präsentierte den Falcon, Chrysler den Valiant. Alle vom Antrieb her konventionelle Fahrzeuge – und alle nach recht einfachem Konzept gestrickt: ein bisschen schmaler, ein bisschen kürzer, ein bisschen schwächer als das, was es schon im Programm gab.

Chevrolet schlug mit dem Corvair einen neuen Weg ein, den Weg Ferdinand Porsches: luftgekühlter Boxermotor im Heck! Der Corvair spielte mit seinem Namen auf die Chevrolet-Erfolge CORVette und Bel AIR an. Beim Design ging man ganz neue Wege – schon um auf das revolutionäre Antriebsprinzip auch optisch aufmerksam zu machen. Und als wäre das noch nicht genug, war der Corvair zudem der erste Chevrolet mit selbsttragender Karosserie. Der Kopf hinter dem Corvair hieß Edward N. Cole, General Manager bei Chevrolet und später vom Gesamtkonzern General Motors. Er forderte das revolutionäre Design und bekam es. Am 2. Oktober 1959 präsentierte Chevrolet stolz das neue Modell. Die glattflächige Karosserie mit ihrer schlichten Linienführung war ein kompromissloser Gegenentwurf zu den schwülstigen Heckflossen-Ungetümen, die 1959 zwar schon auf dem Rückzug waren, doch immer noch die Straßen bevölkerten. Der Wagen und auch Ed Cole erhielten viel Beachtung.

Das "Time"-Magazin ehrte Cole mit einer Titelgeschichte im Oktober 1959. Die Amerikaner:innen waren beeindruckt. Und nicht nur das: Viele unterschrieben einen Kaufvertrag. Vom Fleck weg wurde der anfänglich 80 PS (59 kW) starke Corvair ein Erfolg – doch dann kam Ralph Nader. Nader, ein Verbraucherschutzanwalt, brachte 1965 ein Buch heraus: "Unsafe at any speed" – unsicher bei jeder Geschwindigkeit. Darin machte er die Hinterachskonstruktion des Corvair verantwortlich für zahlreiche Unfälle. Es folgten Prozesse gegen Chevrolet, Gutachten, Gegengutachten, Diskussionen. Mal wurde der Corvair entlastet, mal wurde Nader Recht gegeben. Aus heutiger Sicht lässt sich festhalten, dass eine Pendelachse, wie sie der Corvair der ersten Generation hatte, in Kurven tückisch sein kann.

Auch Volkswagen oder Mercedes mussten diese Erfahrung machen und änderten die Konstruktionen. Geübte Fahrer:innen können zwar auch solche Wagen abfangen. Doch der wegen des Heckmotors – mit immerhin sechs Zylindern bei einem nicht unerheblichen Gesamtgewicht – fahrdynamisch ungünstige Corvair traf auf eine Käuferschaft, die bis dahin solche Manieren bei Autos nicht kannte. So war er zum Scheitern verurteilt, sein Ruf ruiniert. Nader wurde zum Helden. Aber an einer Sache konnte er nichts ändern und wollte es auch nicht: Vom Corvair blieb ein Design-Element – die Corvair-Linie, jene umlaufende scharfe Karosserieausprägung mit aufgesetzter Zierleiste. Ein Detail, das bei NSU gefiel.

## Ein Foto des Corvair gilt als Vorlage für den NSU Prinz 4

Was man beim Auto Union 1000 Sp nur vermuten kann, gilt beim NSU Prinz 4 und seinen Nachfolgern als sicher: Bei der Gestaltung der Karosserie hing mindestens ein Foto vom US-Vorbild an der Wand. Ulli Dittmar, der Besitzer dieses Chevrolet Corvair von 1960 im unrestaurierten Originalzustand, war mal auf einem NSU-Treffen, wo ihm ehemalige Formgestaltende von NSU das bestätigten: "Genau den hatten wir als Vorlage." So kehrte die Idee, die in Europa ihre Wurzeln hatte – nämlich einen kompakten Wagen mit Heckmotor zu schaffen –, zurück nach Deutschland und machte dem Käfer Konkurrenz. Der neue NSU Prinz, der eine radikale Abkehr von den Prinz-Typen 1 bis 3 darstellte, wurde 1961 vorgestellt und bis 1972 gebaut. Die optische Nähe des NSU Prinz, des Karman Ghia 1600 (Typ 34) und auch des Fiat 1300/1500 wurde in den USA lächelnd zur Kenntnis genommen.

Wenn man sich aber vor Augen führt, dass kein Geringerer als Claus Luthe, der Vater des NSU Ro 80, auch den Prinz schuf, dann kann man sicher sein: An Ideenreichtum hat es ihm nicht gemangelt. Und auch bei der technischen Umsetzung hatten die NSU-Ingenieur:innen ihren ganz eigenen Kopf: obenliegende Nockenwelle, vier Zylinder, Einzelradaufhängung rundum – das war in der Kleinwagenklasse ein Wort! Gerade im Fall von Ford Thunderbird und Auto Union 1000 Sp ist der direkte Vergleich verblüffend. Und auch die weiteren Paarungen von Corvette und GT, von Corvair und Prinz beweisen eine – teils von einer Konzernmutter gewollte – große Nähe in den Entwürfen. Die europäischen Fahrzeuge wirken arg geschrumpft neben ihren "Originalen" aus den USA.

Doch die Entstehungsgeschichte dieser Autos zeigt, dass die Kopierrichtung keinesfalls eindimensional war: Der T-Bird war auch das Ergebnis europäischen Sportwagenbaus, der Corvair das Resultat des Erfolgs europäischer Klein- und Kompaktwagen in den USA. Diese "Design-Zitate" sind bei Weitem keine Plagiate oder etwa Produkt-Piraterie. Es ist kein Abkupfern, kein bloßes Kopieren. Eine Menge eigener Ideen zeichnet jedes dieser Fahrzeuge aus und macht es unverwechselbar. Und genau deshalb können Deutsche und Amerikaner:innen stolz sein auf diese sechs Autos, die alle zu begehrenswerten Klassikern geworden sind. Unser Dank geht an Manuela Feicht (Thunderbird und Organisation), Klaus Voßberg (Corvette), Ulli Dittmar (Corvair) sowie an Opel Classic und Audi Tradition.

## Technische Daten von Corvette C3, Opel GT, Ford Thunderbird, Auto Union 1000 Sp, Chevrolet Corvair & NSU Prinz

### TECHNIK

	<b>Auto Union 1000 sp</b>	<b>Ford Thunderbird</b>
Antrieb	R3-Zylinder; vorn längs eingeb.; Zweitakt; Wasserkühlung; Gemischbildung: ein Doppel-Fallstromvergaser Zenith 32/36 NDIX; Bohrung x Hub: 74,0 x 76,0 mm; Hubraum: 980 cm <sup>3</sup> ; Verd.: 8,0:1; Leistung: 40 kW/55 PS bei	V8-Zyl.; vorn längs eingeb.; 2-Vent.; eine zentrale Nockenw., Kettenantr.; Wasserkühlung; Gemischb.: ein Holley-Vierfachverg.; Bohrung x Hub: 95,2 x 83,8 mm; Hubraum: 4785 cm <sup>3</sup> ; Verd.: 8,1:1; Leistung: 142 kW/193 PS (m. Autom.: 198 PS) bei



	4500/min; max. Drehm.: 88 Nm bei 3500/min; Viergang-Getr. mit Freilauf; Lenkradschaltung; Vorderradantr.	4400/min; max. Drehm.: 380 Nm bei 2500/min; Dreigang-Getr. (opt. Overdrive o. Autom.); Hinterradantr.
Aufbau+Fahrwerk	Kastenprofilrahmen mit Ganzstahlkar., Cabrio, zwei Türen; Radaufh. vorn: Einzelradaufh. an unterem Querlenker mit Querfeder oben; hinten: Rohrstarrachse m. hochliegender Querfeder (Schwebeachse); v./h.: Teleskopstoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: v./h. 155 SR 15; Räder: v./h. 4,5 x 15	Kastenrahmen und Ganzstahlkar. mit zwei Türen, Cabrio; Radaufhängung vorn: Einzelradaufhängung an Trapez-Dreieckslenkern, Schraubenfedern, Stabilisator; hinten: Starrachse, Blattfedern; v./h.: Teleskopstoßdämpfer; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: v./h. 6.70 – 15 ; Räder: v./h. 5 x 15
Eckdaten	L/B/H: 4170/1680/ 1325 mm; Radstand: 2350 mm; Spurweite v./h.: 1290/1350 mm; Leer- /Gesamtgewicht: 960/1200 kg; Tankinhalt: 50 l; Bauzeit: 1961 bis 1965; Stückzahl (Roadster): 1640; Preis (1961): 10.750 Mark	L/B/H: 4700/1780/1320 mm; Radstand: 2590 mm; Spurweite v./h.: 1422/1422 mm; Leer-/Gesamtgewicht: ca. 1400/ca. 1750 kg; Tankinhalt: 76 l; Bauzeit: 1954 bis 1957; Stückzahl: 53.166; Preis (1955): 2944 US-Dollar
Fahrleistungen <sup>1</sup>	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 23,0 s; Höchstgeschw.: 140 km/h; Verbrauch: ca. 10,5 l/100 km	

#### <sup>1</sup>Werksangaben

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 11,0 s;

Höchstgeschwindigkeit: 165 km/h; Verbrauch: ca. 20,0 l/100 km

<sup>1</sup> Werksang., bez. auf Version m. Dreigangschaltung 1

## TECHNIK

	<b>Opel GT</b>	<b>Chevrolet Corvette C3</b>
Antrieb	R4-Zyl.; vorn längs eingeb.; 2-Vent.; eine obenl. Nockenw. (CiH), Kettenantrieb; Wasserkühlung; Gemischbildung: ein Fallstrom- Registerverg. Solex 32 TDID-2; Bohr. x Hub: 93,0 x 69,8 mm; Hubraum: 1897 cm <sup>3</sup> ; Verd.: 9,0:1; Leist.: 66 kW/90 PS bei 5100/min; max. Drehm.: 149 Nm bei 2500 – 3100/min; Viergang-Getr.; Mittelschaltung; Hinterradantr.	V8-Zyl., vorn längs eingebaut; 2- Vent.; eine untenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Wasserkühlung; Gemischbildung: ein Rochester-Vierfach-Vergaser; Bohrung x Hub: 101,6 x 88,4 mm; Hubraum: 5733 cm <sup>3</sup> ; Verdichtung: 8,2:1; Leistung: 132 kW/180 PS bei 4000/min; max. Drehm.: 380 Nm bei 2400/min; Dreistufen- Automatik; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

Aufbau+Fahrwerk	Selbststr. Ganzstahlkar. m. zwei Türen; Radaufh. v.: Einzelradaufh. an Doppelquerl., Querblattf.; h.: Starrachse m. Zentralgelenk an Längsl., Schraubenf., Panhardstab; v./h.: Teleskopstoßd., opt.: Stabilisatoren; Zahnstangenl.; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 165 HR 13; Räder: v./h. 5 x 13	Kunststoffkarosserie auf Stahlrahmen mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Doppelquerlenker; hinten: Starrachse mit Querblattfeder; v./h. Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator; Servolenkung; Bremsen:v./h. Scheiben; Reifen: v./h. 255/60 HR 15; Räder: v./h. 8 x 15
Eckdaten	L/B/H: 4113/1580/1225 mm; Radstand: 2431 mm; Spurweite v./h.: 1254/1284 mm; Leer-/Gesamtgew.: 930/1160 kg; Tankinhalt: 50 l; Bauzeit: 1968 bis 1973; Stückzahl (GT 1900): 99.890; Preis (1900 GT, 1969): 11.877 Mark	L/B/H: 4660/1770/1230 mm; Radstand: 2490 mm; Spurweite v./h.: 1490/1510 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1630/1900 kg; Tankinhalt: 64 l; Bauzeit: 1967 bis 1982; Stückzahl (Corvette C3 ges.): 542.861; Preis (1974): ca. 35.800 Mark
Fahrleistungen <sup>1</sup>	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 11,0 s; Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h; Verbrauch: ca. 12,0 l/100 km	

<sup>1</sup>Werksangaben

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 8,4 s;

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h; Verbrauch: ca. 16,0 l/100 km

<sup>1</sup> Werksangaben

## TECHNIK

	<b>NSU Prinz 1000</b>	<b>Chevrolet Corvair</b>
Antrieb	R4-Zyl.; hinten quer eingebaut; 2-Ventiler; eine obenl. Nockenwelle, Kettenantrieb; Luftkühlung; Gemischb.: ein Fallstromvergaser Solex 34 PCI; Bohrung x Hub: 69,0 x 66,6 mm; Hubraum: 996 cm <sup>3</sup> ; Verd.: 7,5:1; Leistung: 32 kW/43 PS bei 5500/min; max. Drehmoment: 72 Nm bei 2000/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb	B6-Zyl.; hinten längs eingeb.; 2-Vent.; eine zentrale Nockenwelle, Zahnradantr.; Luftkühlung; Gemischb.: Zweivergaseranl.; Bohrung x Hub: 85,7 x 66,0 mm; Hubraum: 2287 cm <sup>3</sup> ; Verd.: 8,0:1; Leistung: 59 kW/80 PS bei 4400/min; max. Drehm.: 170 Nm bei 2400/min; Dreigang-Getriebe o. opt. Zweistufen-Autom. (Aufpr.: 95 US-Dollar); Hinterradantrieb
Aufbau+Fahrwerk	Selbststr. Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Einzelradaufhängung an Querlenkern, Stabi.; hinten: Einzelradaufhängung an Schräglenkern; v./h.: Schraubenfed.,	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen (optional vier Türen, Aufpreis: 54 US-Dollar); Radaufhängung vorn: doppelte Dreieckslenker;

	Teleskopstoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: v./h. 145 SR 12; Räder: v./h. 5,5 x 12	hinten: Pendelachse; v./h.: Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: v./h. 185/70 R 13; Räder: v./h. 5,5 x 13
Eckdaten	L/B/H: 3793/1490/1364 mm; Radstand: 2250 mm; Spurweite v./h.: 1246/1335 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 660/1060 kg; Tankinhalt: 37 l; Bauzeit: 1961 bis 1972; Stückzahl: 625.032; Preis (1964): 5490 Mark	L/B/H: 4572/1702/1308 mm; Radstand: 2743 mm; Spurw. v./h.: 1372/1372 mm; Leer-/ Gesamtgew.: 1105/1600 kg; Tankinh.: 42 l; Bauzeit: 1959 bis 1964; Stückz. (alle Corvair d. 1. Serie): 1.307.869; Preis (1960): 1984 US-Dollar
Fahrleistungen <sup>1</sup>	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 20,0 s; Höchstgeschwindigkeit: 135 km/h; Verbrauch: ca. 9,0 l/100 km <sup>1</sup> Werksangaben, NSU Prinz 1000 L	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 16,1 s; Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h; Verbrauch: ca. 12,0 l/100 km <sup>1</sup> Werksang., bez. auf Version m. Dreigangschaltung