



Ein wohlklingender Name aus früherer Zeit ist bei Opel wieder aufgetaucht, der Admiral. Worin aber unterscheidet sich dieses Modell denn nun von dem Kapitän, fragen so viele Leute. Es ist wirklich schwer zu erkennen, der Unterschied ist nämlich nicht gross. Aus dem früheren Kapitän „L“ entstand der Admiral. Der Test gilt daher in fast allen Punkten auch für beide Wagen. Während bis vor kurzem in allzu kurzen Abständen neue Modelle dieses Typs auf dem Markt erschienen, bringt die neue Form alle Voraussetzungen mit, sich über längere Zeit der unbestreitbaren Käufergunst zu erfreuen. Der Admiral verbindet elegantes Aussehen mit hohem Fahrkomfort. Bei entsprechender Kraftanstrengung lässt er sich auch auf schlechten Straßen gut fahren. Nicht zufriedenstellend ist dagegen die Beschleunigung mit der Automatik. Es fehlt entweder Motorkraft oder ein Gang.



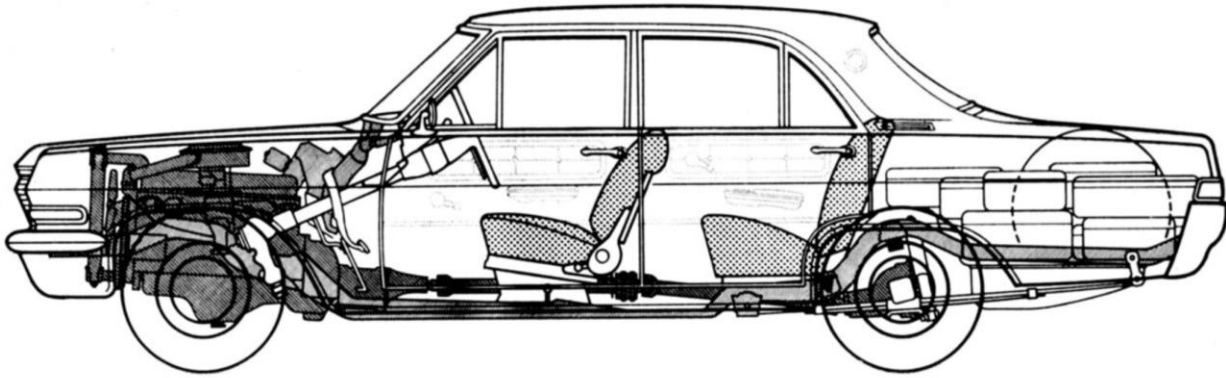
Opel Admiral (1964) - mit dem direkten Vorgänger Kapitän L und dem ersten Kapitän von 1939

© Archiv Automobil Revue

Der alte Opel-Brauch, eher das Blechkleid als den technischen Inhalt eines Modells zu ändern, wurde beim Kapitän/Admiral seit längerer Zeit doch einmal gebrochen. Der Wandel in der Hauspolitik ist durchaus verständlich, denn gerade die Karosserie der drei grossen Opelwagen findet allgemein guten Anklang. Nicht befriedigen konnte im Gegensatz dazu die für einen Reisewagen zu geringe Motorleistung von 100 PS, die ein zwar robuster, aber nicht gerade überschäumender Sechszylinder abgab. Da die Motorkonstruktion inzwischen schon recht betagt war, erhielten der Kapitän und der Admiral einen völlig neuen Sechszylinder, der in den Konstruktionsprinzipien aufs engste mit dem neuen Vierzylindermotor der Rekord-Reihe verwandt ist. Mit den 125 PS der neuen Maschine ist die Spitzengeschwindigkeit um über 10 km/h gestiegen, und auch die Beschleunigungswerte sind spürbar besser geworden. Nur mit dem zweigängigen automatischen Getriebe, das mit nur geringen Änderungen auch im Diplomat verwendet wird, muss sich der Motor zwischen 80 und 130 km/h ziemlich abmühen. Dafür bietet der Wagen mit dem automatischen Getriebe einen für den Preis sehr selten überbotenen Bedienungs- und Fahrkomfort. Der Admiral ist für lange Fahrten mit mehreren Personen vorzüglich geeignet.

Vorigen Modellen des Kapitäns war in den letzten zehn Jahren nie eine besonders lange Bauzeit vergönnt gewesen, denn kaum, dass die Karosseriepennen halbwegs abgeschlossen waren, wanderten sie auch schon wieder auf den Schrott, weil inzwischen die Styling-Abteilung von Opel eine neue Form für den damals grössten Wagen des Programms gezeichnet hatte. Doch leider fehlte den schnell hintereinander folgenden Entwürfen der sichere Strich, der die Karosserie als ein gelungenes Ganzes hätte auszeichnen können. Erst nach der Übernahme einiger, für die amerikanischen General-Motors-Modelle typischen, Stilmerkmale erhielten der Kapitän und der wiedererstandene Admiral eine äussere Form, die Grosszügigkeit und Eleganz miteinander verbindet. Die amerikanisierte Karosserie kam und kommt bei den Käufern so gut an, dass die Stückzahlen der verkauften Modelle in die Höhe schnellten.





Opel Admiral (1964) – Schnittzeichnung des Sechszylinder-Modells  
© Archiv Automobil Revue

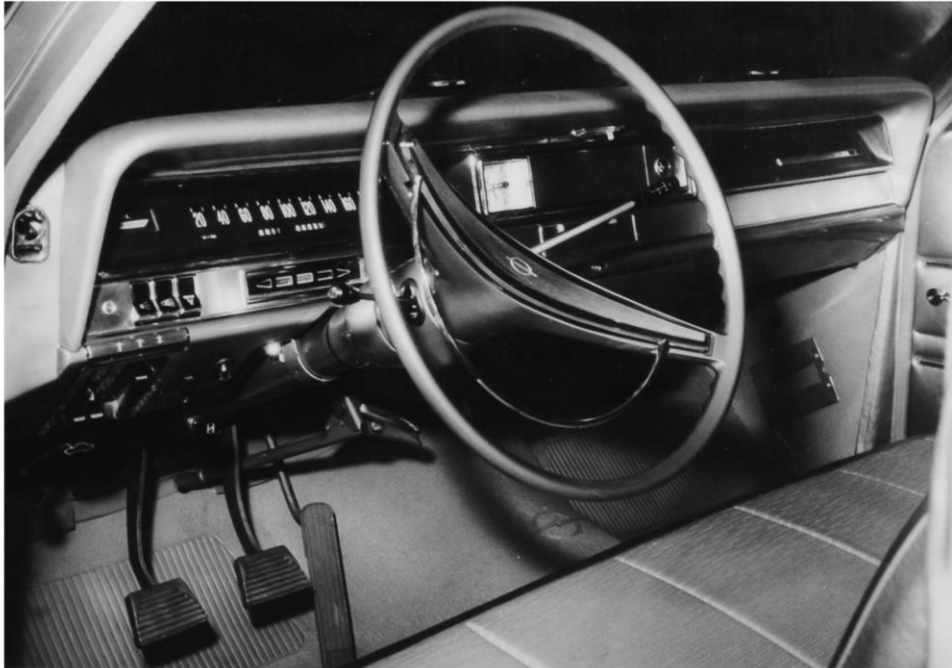


Zwischen dem Radstand von 2,85 ist in der Länge und auch in der Breite genügend Platz für fünf Personen. Im Kapitän können sogar auch auf der vorderen Sitzbank drei Personen gut sitzen, ohne dass sich der Fahrer in seiner Bewegungsfreiheit sonderlich eingeengt fühlt. Der Admiral ist aber wegen der Einzelliegesitze vorn nur als Fünfsitzer zugelassen. Die Liegesitze sind, neben einigen nützlichen Lämpchen, zusätzlichen Kontrolleuchten und einem Abblendspiegel auch schon das Hauptunterscheidungsmerkmal zwischen Kapitän und Admiral. Der Admiral ist also bis auf Ausstattungsdetails, und natürlich den Preis, das gleiche Auto wie der Kapitän. Er ist ganz einfach der Nachfolger des ehemaligen Kapitän "L". Aus diesem Grund gilt fast alles, was hier über den Admiral gesagt werden soll, auch für den Kapitän – den nächsten Abschnitt teilweise ausgenommen.

Hinter dem ziemlich weit in den Innenraum stehenden Lenkrad haben Fahrer bis zu einer stattlichen Grösse ein weites Betätigungsfeld, wenn die einzelnen Verstellmöglichkeiten des Liegesitzes richtig ausgenutzt werden. Selbst in der hintersten Raste bleibt für die Knie der Hintermänner noch genügend Platz. Nur für sehr grosse Wagenlenker sollte sich der Vordersitz noch zwei Rasten weiter nach hinten schieben lassen.

Der linke Fuss, der bei Wagen mit automatischem Getriebe nur höchst selten gebraucht wird, findet sehr viel Abstellraum, da die Radkästen nicht in den Innenraum hineinragen. Nur bei Nacht tappt er dann hin und wieder suchend auf dem Wagenboden umher, um die Scheibenwaschpumpe und den Wischerschalter zu ertasten.

Das Zweispeichenlenkrad, passend zur Karosseriefarbe getönt, behindert nicht die Sicht auf die Instrumente. Neben einem gutmeinenden Tachometer unterrichten eine Tankuhr, ein Kühlwasserthermometer, Tages- und Gesamtkilometerzähler, ein Kontrolleuchtenfeld und eine Zeituhr den Fahrer über, einige interessierende Dinge.



Opel Kapitän (1964) – Armaturenbrett  
© Archiv Automobil Revue



Noch besser als die Sicht auf die Instrumente ist die Übersicht über die Karosserie und die Strasse. Mit den abschliessenden Kanten des Aufbaus als Anhaltspunkt kann der fast 5 m lange Wagen in Parklücken einrangiert werden, die nicht einmal einen Meter Spielraum freilassen. Die breiten hinteren Dachpfosten beeinträchtigen die Rundumsicht nicht, denn bei richtiger Einstellung von Innen- und Aussenrückspiegel überlappen sich die beiden Sichtwinkel schon bald hinter dem Fahrzeug, allerdings nur bei trockenem Wetter. Bei Regen und Schnee wird die Rücksicht durch die schrägstehende Heckscheibe erschwert oder ganz unmöglich gemacht. Offensichtlich durch die Luftströmung der Karosserieform begünstigt, ist schon bei leichtem Schneefall die Scheibe sehr schnell zugeschneit. Wer beim Admiral die Buchstaben des Gesetzes über die freie Sicht nach hinten befolgen möchte, muss bei ungünstigen Wetterverhältnissen oft die Heckscheibe säubern. Bei diesem Wagen wären deshalb Heckscheibenwischer sehr angebracht!

Doch ansonsten verdecken die verhältnismässig schmalen Dachholme vorn und seitlich nur einen geringen Teil der Strasse. Grosse Scheibenwischer halten fast die gesamte Windschutzscheibe frei.

## Laute Belüftung

Mit den einzelnen Hebeln können der Frischluft mehrere Wege ins Wageninnere freigegeben werden, doch nach aussen führen nur geöffnete Fenster, die bei höherer Geschwindigkeit Windgeräusche verursachen. Diese stören um so mehr, weil ansonsten der Fahrgastraum gegen Geräusche bestens abgeschirmt ist. Sehr zu loben ist die Heizung, die schon nach einer bemerkenswert kurzen Fahrtstrecke wohlige Wärme verbreitet. Die von ihr gelieferte Wärmemenge kommt bestimmt auch gegen den grimmigsten Winter an. Bei langsamer Fahrt oder im Stand saugt ein zweistufiges Gebläse die Frischluft an und drückt sie in den Innenraum.

## Sicherheit innen und aussen

Bei einem etwaigen Unfall ist der Oberkörper des Beifahrers von einem dicken Wulst auf der Armaturenbrettoberkante gegen Verletzungen geschützt. Auch die Knie werden sich an der schräg nach unten gezogenen Armaturenbrettunterplatte nicht mehr als Prellungen holen, doch hat die rechte Kniescheibe des Fahrers das Schlimmste zu befürchten, denn der Griff der Handbremse liegt genau vor ihr. Auch dürfte die in den Innenraum ragende Lenksäule ein äusserst harter Stossfänger sein.

Die vier Türen ermöglichen vorn und auch hinten einen leichten Einstieg. Dem Zug der Zeit folgend, ist lediglich die Karosserie nicht besonders hoch, deshalb müssen grössere Personen beim Einsteigen auf die Dachunterkante achten, um sie vor Beschädigungen durch ihren Kopf zu schützen. Wer dann auf den bequemen, aber dennoch nicht zu weichen Sitzen Platz genommen hat, kann die Halswirbel getrost recken, denn Kopffreiheit ist innen ausreichend vorhanden.

Ein kleiner "Safe" unter dem Armaturenbrett und eine Ablage zwischen den Vordersitzen ersetzen das übliche Handschuhfach vollkommen. Mit dem gebotenen Platz, der in dieser Klasse nicht übertroffen wird, vielen kleinen Annehmlichkeiten und einem Anflug von – amerikanischem – Luxus erfüllen der Innenraum und die Ausstattung des Admiral auch mehr als gehobene Ansprüche.

Diesem Standard entspricht leider nicht die Lenkung. Zwar arbeitet sie für einen Wagen von der Grösse des Admirals direkt genug, doch mit hohen Rückstellkräften. In zügig gefahrenen Kurven muss der Fahrer schon kräftig zupacken, um den gewünschten Radeinschlag zu erreichen. Weiter ist die Lenkungsdämpfung zu schwach, um stärkere Stösse von der Fahrbahn her zu verschlucken. Sie gelangen dann ins Lenkrad und in die Lenksäule. Auf schlechten Strassen schüttelt besonders die Lenksäule unangenehm.

## Spurtreue

Wer jedoch kräftig genug und nicht zu zaghaft ist, kann mit dem Admiral schnell und sicher fahren. Die Richtungsstabilität ist auf guten Strassenbelägen ausgezeichnet, nur bei schlechten Strassen neigt die Hinterachse zum Springen und Versetzen, doch sind dabei die Richtungsänderungen trotz des Eigenlebens der Starrachse gering. Nur über Schienen torkelt der Admiral geradezu hinweg. Die Schienenempfindlichkeit ist jedoch hauptsächlich eine Reifenfrage, denn der Diplomat, der ja praktisch das gleiche Fahrwerk besitzt, liess sich mit Gürtelreifen kaum von Schienen und Längsfugen beeindrucken. Die Richtungsstabilität rührt von der hohen Vorderachslast und dem untersteuernden Fahrverhalten her. In weiten Kurven schiebt der Admiral ganz leicht über die Vorderräder nach aussen, nur bei Nässe und in engen Kurven kann auch einmal das Heck einen kleinen Schlenker machen. In jeder Situation zeigt das Fahrwerk ein sicheres und gutmütiges Verhalten, das leicht das hohe Wagengewicht von über 1400 kp vergessen lässt.



Opel Diplomat (1965) – in voller Fahrt

© Archiv Automobil Revue

Bei befriedigenden Pedalkräften bringen die Bremsen gute Verzögerungswerte. Die vorderen Scheiben- und hinteren Trommelbremsen werden über ein Zweikreisbremssystem betätigt, das ein grosses zusätzliches Sicherheitsplus bedeutet. Bei Ausfall eines Bremskreises können immer noch die Hinter- oder Vorderräder voll abgebremst werden. Zwar sind völlige Versager der gesamten Bremsanlage heute äusserst selten, doch im Falle eines Falles ... Ein Bremskraftverstärker erspart dem rechten Fahrerbein unnötige Anstrengungen.

Die Federung ist auf das Wagengewicht und die mögliche Zuladung sauber abgestimmt. Selbst im nur wenig beladenen Fahrzeug kann schon ein guter Federungskomfort genossen werden. Dennoch ist die Federung nicht schwammig, sondern eher straff. Ausgesprochen komfortabel ist der Admiral abgefedert, wenn er mit mehreren Fahrgästen oder Gepäck beladen ist. Etwas zu weich ist die Dämpfung ausgelegt, denn der Aufbau neigt nach Bodenwellen vorn zu Tauchmanövern, auch schwingt der ganze Wagen nach Wellen bestimmter Länge noch nach. Neben den Federn stemmen sich in Kurven noch zwei Querstabilisatoren, je einer vorn und hinten, gegen die Seitenneigung des Aufbaus. Die Schräglage der Karosserie bleibt denn auch bis zu extrem schnell gefahrenen Kurven verhältnismässig gering.

## Gut zu beherrschen

In seiner ganzen Auslegung ist der Admiral nicht nur ein Auto für lange Geraden, auf denen man ihn einmal laufen lassen kann. Auch auf Landstrassen und in Kurven bietet er Fahrkomfort und ist selbst bei schärferer Fahrweise immer gut zu beherrschen. Dabei braucht sich niemand mit der schwergängigen Lenkung abzuquälen, denn für DM 395,- kann in den Admiral die leichtgängige Servolenkung eingebaut werden.

Im Kapitän und Admiral hat nun also der alte 2,6-l-Sechszylindermotor ausgedient. Viel mehr, als die 100 PS, die er bis zu seiner Pensionierung leistete, steckten in ihm sowieso nicht mehr drin. Um für zukünftige PS-Wettläufe gerüstet zu sein, spendierte Opel auf der Basis des neuen Rekord-Motors dem Kapitän und Admiral eine neue Maschine. Verlängert man den neuen Opel-Vierzylinder um zwei weitere Töpfe, so hat man den jetzigen Sechszylindermotor vor sich: Kurbelwellenlager nach jeder Kröpfung, insgesamt also sieben Kurbelwellenhauptlager, eine obenliegende Nockenwelle, die über eine Duplex-Kette angetrieben wird, schräg in den Verbrennungsräumen hängende Ventile und schliesslich einen Registervergaser.

Mit diesen Konstruktionsmerkmalen leistet der Kurzhuber 125 PS bei 4800 U/min. Dass er sein maximales Drehmoment von 21 mkg schon ab 3200 bis 3800 U/min abgibt, zeigt, dass in dem Motor noch viel drinsteckt. Für kommende Leistungssteigerungen brauchen zuerst nur die Atemwege frei gemacht zu werden, um aus dem Hubraum von 2,8 Litern zusätzliche Pferdestärken zu gewinnen. Mit nicht ganz 45 PS/l ist der Motor für heutige Verhältnisse nur mittelhoch belastet. Deshalb dürfte von der Auslegung und der Last her die Lebenserwartung kaum hinter der des alten Motors zurückstehen.

## Ein Gang fehlt

Die Fahrleistungen mit der stärkeren Maschine liegen deutlich über den bisherigen Werten. Besonders markant schlägt sich der Leistungsanstieg in der Höchstgeschwindigkeit nieder, die um fast 10 km/h gestiegen ist. Mit dem automatischen Getriebe haben wir als Spitzengeschwindigkeit 164 km/h ermittelt, mit dem Schaltgetriebe wird sie um 168 km/h liegen. Mit dieser Geschwindigkeit ist der Admiral zwar „nur“ so schnell wie andere 2-l-Wagen, die es genau wissen wollen, aber den meistgefahrenen Mittelklassewagen läuft er davon. Das konnte er mit den 100 PS nicht.

Der Hauptgrund für die Verwendung der bulligeren Maschine dürfte allerdings der Einbau des auf Wunsch und für DM 975,- erhältlichen zweigängigen Getriebeautomaten sein, der den Opeleigenen dreigängigen Automaten ablöst. Sicherlich kostet der zweigängige Automat, der dann auch in den Diplomat eingebaut wird und in Amerika in grossen Stückzahlen produziert werden kann, selbst noch mit Fracht und Zoll weniger als die deutsche Eigenentwicklung. Doch was billig ist, muss nicht unbedingt besser sein. Ist das Getriebe für den 4,6-l-Motor des Diplomat ausgezeichnet, so fehlt ihm doch beim Admiral oft ein Gang – genau der Gang, der in der alten Hydromatic-Ausführung mehr war. Beim Start setzt sich der Wagen auch bei Vollgas nicht rasant in Bewegung, dann aber ist die Beschleunigung bis zum Schaltpunkt vom ersten in den zweiten Gang, der bei 85 km/h liegt, gut. Nach dem Schalten müht sich der Motor bis ungefähr 120 km/h langsam in der Drehzahl nach oben. Bis zu dieser Geschwindigkeit ist die Beschleunigung im Vergleich zu den sonstigen Fahrleistungen ungenügend. Auch der hydraulische Drehmomentwandler, der dem zweigängigen Planetensatz vorgeschaltet ist, kann das Beschleunigungsloch nicht stopfen.

Bei zügigen Fahrten im Admiral kann der Fahrer deshalb leicht in peinliche Situationen geraten: auf der Autobahn läuft man mit Geschwindigkeiten über 140 km/h von hinten auf einen langsameren Wagen auf. Weil dieser gerade überholen will oder schon links fährt, bremst man die Geschwindigkeit auf die des kleineren Vordermannes ab. Der schaut nun endlich in den Rückblickspiegel, erkennt den Admiral und ordnet sich grosszügig rechts ein, um den Schnelleren vorbeizulassen. Der Admiralfahrer gibt Vollgas, um seinerseits zu überholen, aber der Wagen gewinnt nur spärlich an Geschwindigkeit, da er schon im zweiten Gang fährt. Der Fahrer des kleineren Wagens wird nervös, winkt, schüttelt den Kopf und hängt dann mit einem Tritt auf das Gaspedal den Admiral ab. Das ist uns verschiedentlich passiert. Nach ein paar Kilometern hat der Admiral den Kleineren wieder eingeholt und das Spielchen kann bei ungünstigen Verkehrsverhältnissen aufs neue beginnen.

## Schwieriges Überholen

Auch bei einfacheren Überholmanövern ist das geringe Beschleunigungsvermögen zwischen 85 und 120 km/h ein arger Nachteil, Er kann teilweise beseitigt werden, wenn man den Motor, entgegen der Betriebsanleitung, im ersten Gang höher drehen lässt. Der Schaltpunkt liegt ungefähr bei der Nenndrehzahl, doch ein so moderner Motor muss ohne Schaden Tourenzahlen von 5500 U/min und darüber vertragen. Und 5500 Touren entsprechen schon über 90km/h! Von der beschriebenen Langsamkeit in gewissen Geschwindigkeitsbereichen einmal abgesehen, ist das Fahren mit dem automatischen Getriebe, hauptsächlich in der Stadt, eine Wohltat. Bis zur Halbgasstellung gehen die Schaltvorgänge fast unmerklich vonstatten, und selbst bei "kick-down" steht die Automatik einem guten Fahrer in nichts nach. Bei wenig Gas schaltet die Automatik schon um 20 km/h in den zweiten Gang, in dem sie dann, auch bei mehr Gas, bleibt. Erst bei durchgetretenem "kick-down" holt sie bis 80 km/h den Ersten wieder.

So fährt der Admiral in der Stadt hauptsächlich im zweiten Gang unterhalb des Kupplungspunktes, das bedeutet, dass der Wandler mitarbeitet. Dessen nicht überwältigender Wirkungsgrad treibt den Benzinverbrauch auf über 17 l/100 km bei normaler Fahrweise in der Stadt. Vergleichsweise gering ist dagegen der Verbrauch auf der Strecke, der zwischen 20,3 l/100 km bei Vollgas und 12,7 l/100 km bei Bummelfahrt liegt. Für Bequemlichkeit muss eben gezahlt werden!

Der Admiral ist ein eleganter, grosser Wagen, der kein Blender ist. Zu seiner äusseren Erscheinung passen, bis auf kleine Abstriche, das Raumangebot, die Ausstattung, der Fahr- und Bedienungskomfort und mit dem mechanischen Getriebe auch die Fahrleistungen. Das automatische Getriebe gestattet in Verbindung mit dem leisen 2,8-l-Motor ein entspanntes, grösstenteils fast schon beruhigendes Fahren. Da das Fahrwerk ausgefeilter ist als bei den Vorgängern, kann mit dem Admiral auch einmal barsch gefahren werden, obwohl zu seinem Charakter mehr ein zügiges, souveränes Fahren passt. Im Admiral lassen sich weite Strecken ohne sonderliche Ermüdung zurücklegen: er ist ein bequemer Reisewagen, der für seinen Preis von DM 13'475,- (mit automatischem Getriebe) viel Raum, Komfort und weitgehende Wartungsarmut bietet.





Opel Admiral (1964) – sehr amerikanisches Heck

© Archiv Automobil Revue



## Technische Daten & Messwerte

- **Motordaten:** Sechszylinder-Viertakt-Motor, Bohrung 92 mm, Hub 69,8 mm, Hubraum 2784 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 125 PS bei 4800 U/min, maximales Drehmoment 21 mkp bei 3200 bis 3800 U/min
- **Motorkonstruktion:** Wassergekühlter Reihensechszylinder, von Duplex-Kette angetriebene obenliegende Nockenwelle, schräg hängende Ventile, ein Solex-Register-Fallstromvergaser 32/32 DIDTA-1
- **Elektrische Anlage:** 12 Volt, Batterie 44 Ah
- **Fahrwerk:** Selbsttragende Karosserie, Radaufhängung vorn an doppelten Dreiecksquerlenkern, hinten Starrachse an Längsblattfedern, vorn Schraubenfedern, vorn und hinten Querstabilisatoren und hydraulische Stossdämpfer, Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker, vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Bereifung 7.00 S 14
- **Kraftübertragung:** Automatisches Getriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler und nachgeschaltetem zweigängigem Planetensatz, Wandlungsbereich in Wählhebelstellung ‚L‘ 4,0 bis 1,82:1, in Stellung ‚D‘ 4,00 bis 1,0:1, Hinterachsuntersetzung 3,7:1
- **Höchstgeschwindigkeit** im Mittel: 164 km/h
- **Beschleunigung:** 0–60 km/h = 7,2 sec; 0–80 km/h = 11,3 sec; 0–100 km/h = 16,9 sec; 0–120 km/h = 30,1 sec; mit stehendem Start 400 m = 20,3 sec; 1000 m = 37,7 sec
- **Bremswirkung:** Aus 50 km/h mit 15 kp Pedalkraft 39 %, aus 50 km/h maximal 80 %, nach der zehnten Vollbremsung aus 100 km/h Abfall der Abbremsung auf 58 %
- **Verbrauch:** Autobahn, Vollgas = 20,3 l/100 km, Schnitt 145 km/h = 18,4 l/100 km; Schnitt 120 km/h = 14,3 l/100 km, Kurzstrecken = 17,5 l/100 km, Landstrasse 15 l/100 km
- **Füllmengen:** Kraftstoff 70 l, Kühlsystem 8,7 l, Motoröl 4,5 l, automatisches Getriebe 2,0 l

- **Abmessungen:** Länge 4948 mm, Breite 1902 mm, Höhe 1445 mm, Radstand 2845 mm, Spurweite vorn/hinten 1494 mm/1510 mm
- **Kofferraum:** Breite 1340 mm, Höhe 400 mm, Tiefe 1220 mm
- **Lenkradumdrehungen** von Anschlag zu Anschlag: 4,5
- **Wendekreis:** rechts 11,9 m; links 12,0 m
- **Gewicht:** Gesamtgewicht 1450 kp, Zuladung 400 kp, Gewichtsverteilung vorn/hinten 770/680 kp
- **Wartungsdienste:** Motorölwechsel und Inspektion alle 5000 km, alle 10'000 km Abschmieren
- **Feste Kosten:** Jahressteuer 403,20 DM, Haftpflichtversicherung 540,- DM
- **Preise:** Opel Admiral = DM 12'500,-, Aufpreis für automatisches Getriebe DM 975,-, Servolenkung DM 395,-, Kotflügel vorn DM 92,-, Tür vorn DM 105,-, Drehstromlichtmaschine DM 60,-, Kühlerjalousie DM 56,-, Aussenspiegel (von innen verstellbar) DM 47,-, Rückwandfenster-Trockner DM 110,-, elektrische Fensterheber DM 625,-, Vorderwandscheibe Verbundglas DM 145,-, Stahlkurbeldach DM 700,-, Sportschaltung DM 90,-, Lederpolsterung für Vorder- und Hintersitze DM 1275,-, abschliessbares Ablagefach auf Getriebetunnel DM 95,-, Weisswandreifen 7.00 S 14 DM 130,-



Opel Kapitän A (1964) - Parallel-Modell zu den Spitzenmodellen Diplomat/Admiral

© Copyright / Fotograf: Archiv Opel / General Motors

