MONTAGE SUISSE AUTOMOBILE

Katalog zur Sonderausstellung
75 Jahre General Motors Suisse SA

MONTAGE SUISSE AUTOMOBILE

75 Jahre General Motors Suisse SA

Zwischen dem 5. Februar 1936 und dem 14. August 1975 wurden in Biel exakt 329'864 Automobile gebaut. Anfänglich vom 16 Zylinder-Monster bis hin zum einfachen Kleinwagen. Von Buick, Cadillac, La Salle, über Chevrolet, Pontiac und Oldsmobile bis hin zu Opel, Bedford und Vauxhall. In allen Preissegmenten war die General Motors Suisse SA präsent und stellte passende Modelle her. In einer einmaligen logistischen Leistung konnten gleichzeitig und „just in time" bis zu fünf verschiedenen Marken und Modelle auf ein und demselben Fliessband montiert werden. Dies blieb bis heute weltweit einmalig!

Dabei war es Pflicht, möglichst viele einheimische Lieferanten zu berücksichtigen. So lieferte zum Beispiel Scintilla aus Solothurn elektrische Aggregate, Roviva in Wangen a/A. Polsterfüllungen, diverse Webereien Polsterstoffe und Teppiche. Firestone in Pratteln und Pallas Cord, heute Huber und Suhner, in Wetzikon lieferten Reifen, die Akkumulatorenfabrik Oerlikon Batterien. Einige Karosseriewerke der Region, zum Beispiel Hess in Solothurn oder die Carrosseriewerke Langenthal, machten im Auftrag der GM Suisse Abänderungen oder Spezialaufbauten.

Der grosse Baukasten ermöglichte es aber auch, relativ einfach und ohne grosse Umstände, im Werk selbst Sondermodelle und Spezialanfertigungen zu produzieren. So wurden in Biel Sondermodelle wie der Chevrolet 13 PS mit Opel-Motor, die Opel „Rekord Ascona" und „Kadett Ascona", Vauxhall „Cresta Suisse" und „Victor Riviera" oder die Chevy II „Beaumont" entwickelt und gebaut. Oftmals waren diese speziellen Ausführungen Vorreiter zu späteren Modellvarianten der grossen Mutterfabriken in Detroit, Rüsselsheim oder Luton, England.

Mit einer eigenen Marke wollte man Ende der sechziger Jahre, als die englische Industrie monatelang bestreikt wurde, die Schweizer Vauxhallhändler über Wasser zu halten. Mit den helvetischen Ranger, technisch auf Opel Rekord und Commodore basierend, aber mit individuellem „Gesicht" versehene Modellen, versuchte man diese Lücken zu füllen. Das englische Image aber war zu schlecht, die den Vauxhall ähnelnde Front kontraproduktiv, so dass die Modelle floppten. Da half auch ein radikaler Modellwechsel im Jahr 1972 nichts mehr. Nach etwas über 1600 Stück war Schluss.

Als 1972 das EWG-Freihandelsabkommen umgesetzt wurde, war die General Motors Suisse SA gerüstet. Man war dabei, das gesamte Montagewerk auf den Zusammenbau des luxuriösen und teuren Opel Oberklassemodells Diplomat auszurichten. Das Qualitätssiegel „Swiss Made" hätte das Image dieses Modells bedeutend angehoben, doch die Ölkrise vernichtete diese Pläne. Eiligst stellte man auf Rekord- und Caravan-Modelle um, aber am 14. August 1975 kam das Ende. Das Montageband wurde nach einem kupferfarbenen Opel Rekord Caravan abgestellt.

Die General Motors Suisse SA aber operiert bis heute als Import- und Vertriebsorganisation für den Schweizer Markt und wird demnächst 75 Jahre alt. Seit 2004 operiert sie nicht mehr von Biel aus, sondern aus Glattbrugg.

Die Sonderausstellung zum Jubiläum führt Sie durch dreissig Jahre Schweizer Automobilindustrie. Sie zeigt ausschliesslich originale, tatsächlich in Biel gebaute Modelle und birgt Leckerbissen und Raritäten wie Sondermodelle oder Spezialkarosserien. Gekrönt wird die einmalige Sammlung durch den im benachbarten Solothurn entwickelten und am Genfer Salon 1956 ausgestellten Prototyp des Soletta Kleinwagens. Der Ingenieur Willy Salzmann entwickelte einen revolutionären Kleinwagen mit einem 750 ccm Condor Motor, der Sir Alec Issigonis zu seinem Mini inspiriert haben soll...

An dieser Stelle möchten wir allen Sammlern und Besitzern, dem Swiss Car Register, sowie allen Partnern und Sponsoren herzlich danken! Sie haben diese Ausstellung möglich gemacht! Ein besonderer Dank gilt der Firma Roviva Roth & Cie AG in Wangen a/A für ihr grosszügiges Engagement.

Marcel Motzet

BUICK EIGHT SPECIAL 1937

Eines der ältesten „Montage Suisse“ Automobile

Am 5. Februar 1936 verliess der erste Wagen, ein Buick Eight, das Fliessband in Biel. Der originale Wagen „Nummer 1“ ist verschollen, seit er in den Kriegsjahren von der Armee eingezogen wurde.

Das ausgestellte Modell verliess das Montagewerk in Biel im Dezember 1936 in Richtung Jura, wo er in Delémont für Jahre einem Arzt als Dienstwagen diente.
Der heutige Besitzer konnte ihn in den späten Achtzigerjahren schliesslich aus der Konkursmasse eines Autohändlers auslösen und hat ihn seither nur ganz sanft restauriert.

Im Swiss Car Register ist dieser Buick zur Zeit als der älteste noch existierende „Montage Suisse“ Wagen der General Motors Suisse registriert.

1937 wurden in Biel 353 Buick hergestellt

Besitzer: Erich Fahrer, Schnottwil

CHEVROLET 13 PS 1939

Sparsame Grossraumlimousine, Made in Switzerland

Die Schweizer Armee verlangte bei den Schweizer Montagewerken nach 6-sitzigen Limousinen, deren Steuer Volumen „15 Steuer-PS“, also 3 Liter Hubraum nicht überschreiten durften. Saurer montierte in Arbon Dodge Modelle in Lizenz und erreichte die Vorgaben mit Leichtigkeit. Die amerikanischen GM Wagen lagen aber alle deutlich über 3 Liter Hubraum.

Der moderne Kurzhubmotor aus dem Opel Super Six von 1937 machte aber einen speziellen Umbau möglich. So liess die GM Suisse neue Kupplungsglocken giessen, um vorne den Opel-Motor mit metrischen Gewinden anflanschen zu können, während hinten das Chevrolet Getriebe mit Zollgewinden angeschraubt wurde. Eine sparsame Grossraumlimousine, der Chevrolet 13 PS, war entstanden. Nirgends sonst auf der Welt wurden Chevys in der gleichen Konfiguration hergestellt.

1939 wurden in Biel 771 Chevrolets montiert, weniger als ein Viertel davon waren 13 PS Modelle.

Besitzer: Paul Suter, Forch

CHEVROLET KÜBELWAGEN 1939

Rudimentäre Umbauten für die schweizer Armee

Die Schweizer Armee verlangte nebst 6-sitzigen Limousinen, nach 4-türigen, offenen und starken Wagen, die als Kommandowagen oder als Geschützschlepper dienen konnten. Bei General Motors wurden in den Kriegsjahren viele, noch nicht ausgelieferte Chevrolet Limousinen aufgesägt. Das Dach und die Fensterrahmen wurden entfernt und die Seitenfenster demontiert. Spalten und Lücken wurden verschweisst und rudimentäre Blachenverdecke mit Steckscheiben aufgesetzt. Viele Chevys der dreissiger Jahre gelangten in den Aktivdienst, aber der Bedarf der Armee an Automobilen wuchs täglich.

Also wurden ab 1941 requirierte Wagen aller Marken nach Biel überführt, um dort umgebaut zu werden.

Der Grossvater der heutigen Besitzer ersteigerte den Wagen an der Militärversteigerung in Thun. Nach längerer Standzeit restaurierte er den Wagen und nun ist es das einzige bekannte, überlebende Exemplar dieser Chevrolet Kübelwagen.

Besitzer: Gebrüder Ramseyer
Autoverwertung, Oberdiessbach

OPEL OLYMPIA 1948

Spezialumbau der Carrosserie Langenthal

So praktisch die Opel Olympia auch waren, der nur von innen zugängliche Kofferraum war nicht jedermanns Sache und besonders für Handelsreisende, aber auch für Ärzte besonders umständlich. Die GM Suisse bot deshalb schon bald Olympias mit Kofferraumklappe an. Weil die Deutschen Werke entweder vollständig zerstört oder nach Russland abtransportiert worden waren, frischte man auch etliche Vorkriegs-Olympias wieder auf und modernisierte sie. 1948 baute die Carrosserie Langenthal 15 Opel Olympia mit Kofferraumklappe, dazu kamen noch einige Cabrio-Umbauten. Das ausgestellte Exemplar gehörte einst einem Arzt in Lyss und wurde vom heutigen Besitzer vollständig restauriert. Die Produktionszahlen bei GM Suisse von 1939 beliefen sich auf 1‘045 Opel. 1940 waren es 502 und 1941 noch deren 74.
Erst 1950 startete die Montage in Biel wieder mit 373 Wagen. Opel Deutschland produzierte bereits seit 1947 wieder und schickte die Wagen in den Export, um Devisen zu beschaffen, also auch nach Biel. Dort vergab man möglichst viele Umbauaufträge an Schweizer Carrossiers, um Zollrückvergütungen zu erhalten.

Besitzer: Klaus Brommecker, Gerolfingen

VAUXHALL POSTFOURGON 1949

Spezialkarosserien nach Vorgaben der Schweizer Post

Vauxhall bot auch blosse Fahrgestelle auf Basis des 4 Zylinder Wyvern an. Um möglichst von Zollrückvergütungen profitieren zu können, wurden für Spezialaufbauten einheimische Carrossiers mit Aufträgen eingedeckt. So entstanden nach Vorgaben der Schweizer Post in verschiedenen Werkstätten in der ganzen Schweiz solche Fourgons für den Telefonpikettdienst oder für die Post-Express Zustellung. Das historische Bild zeigt einen „Telefönler-Fourgon“ in grau-grün und schwarz, gebaut von Geser Luzern. Das ausgestellte Exemplar wurde jedoch von Höhener in Basel gebaut und die Farbreste zeigen, dass es einst gelb/schwarz und silbern lackiert war, also für die Expresszustellung diente. Es wurde vor 2 Jahren in einen Wald im Tessin entdeckt und gerettet. Es braucht Mut und viel Aufwand, um aus diesem fast ausgestorbenen Zeitzeugen wieder ein richtiges Auto zu machen! Das zweite noch bekannte Exemplar steht in Bern im Museum für Kommunikation.

1949 montierte GM Biel 1‘259 Vauxhall

Besitzer: B. Gratwohl, Killwangen

CHEVROLET 13 PS 1951

Renaissance der Grossraumlimousine

Als ab 1950 Opel wieder Bestandteile und ganze Baukasten in die Schweiz liefern konnte, griff man in Biel das 13 PS Konzept schleunigst wieder auf. Denn es herrschte ein grosse Nachfrage nach solchen Wagen. Die Armee rüstete ihren Fuhrpark weiter auf, Diplomaten und hohe Beamte bekamen ihre ersten Dienstwagen und auch Taxifahrer rissen sich um den sparsamen, geräumigen und günstigen Chevrolet 13 PS.

1951 wurden total 1‘944 Chevys sämtlicher Konfigurationen gebaut. Die „13 Pferder“ machten jedoch nur einen Bruchteil des gesamten Austosses aus. Die Anzahl wird auf jährlich ca. 250 bis 350 Exemplare geschätzt. Die Wagen sind heute äusserst selten, da sie allesamt bis zum „Geht-nicht-mehr“ genutzt und verbraucht wurden.

Der ausgestellte Wagen gehörte einst der Firma Roviva, Roth & Cie AG in Wangen a/A und ersetzte sein Vorgängermodell von 1938. Roviva stellte Sitzformen und Polsterfüllungen für die GM in Biel her.

Besitzer: Collection Hellström, Swiss Car Register

PONTIAC CHIEFTAIN 1951

Schweizer Qualität und amerikanischer Luxus

Wer 1951 einen Pontiac erwarb, hätte sich für die gleiche Summe 4 Volkswagen Käfer kaufen können. Dieser wunderbare, damals knapp 20'000 Franken teure Wagen hat in absolut unrestauriertem Originalzustand überlebt. Er war angeblich ein Hochzeitsgeschenk und wurde nur zu speziellen Anlässen benutzt.

Die Produktion von Pontiac-Wagen im Werk Biel betrug 1951 lediglich 180 Exemplare, alles ausschliesslich 4-türige Limousinen. Coupés und Cabriolets wurden ihrer geringen Stückzahl wegen direkt aus den USA importiert, auf Schweizer Anforderungen umgerüstet und über die Vertragshändler der General Motors Suisse SA vertrieben.

Die heutige Besitzerin des „Chieftain", eine passionierte Oldtimersammlerin, ist bemüht, den Wagen so lange wie möglich in diesem unberührten Zustand zu erhalten.

Besitzerin: Barbara Bruderer, Schöftland

VAUXHALL WYVERN 1954

Englische Noblesse, in Schweizer Qualität

Ab 1947 setzte ein grosser Boom ein. In der ganzen Schweiz stieg die Nachfrage nach neuen Automobilen und die General Motors Suisse SA produzierte ständig mit Sonderschichten. Als 1954 der Wyvern von Vauxhall in neuem Kleid debütierte, passte er genau zu den Bedürfnissen der Schweizer Mittelklasse. Damit stand er aber in direkter Konkurrenz zum Opel Olympia Rekord. Die hochwertigen und zuverlässigen Wagen litten später unter dem schlechten Image der englischen Automobil-Industrie und wurden Ende der sechziger Jahre im wahrsten Sinne des Wortes von den Strassen gefegt.

Das ausgestellte Exemplar ist eines der wenigen, die überlebt haben, und befindet sich in sehr gutem und originalem Zustand. Der Besitzer scheute keine Mühe und brachte den Wagen aus Deutschland über eine Distanz von beinahe 800 km nach Wangen a/A zur Ausstellung!

1954 wurden 1‘070 Vauxhall in Biel hergestellt.

Besitzer: Peter Marx, Kraisdorf Deutschland

OPEL REKORD ASCONA 1957

Zaghafte Ferienträume jenseits des Gotthardpasses

Schweizer Opel-Käufer beklagten sich über lange Aufpreislisten. Auf der anderen Seite beklagten die Autohändler, dass sie fast jedes Modell nach dem Verkauf noch mit eingehandelten Zubehörteilen aufwändig nachrüsten mussten. Also entschloss man sich in Biel, ein „Luxusmodell“ mit kompletter Ausstattung auf den Markt zu bringen. Der Verkaufsdirektor besass eine Ferienwohnung in Ascona, so stand auch bald der Name fest: Opel Rekord Olympia Ascona!

Die Opel CKD-Baukasten kamen in Kisten à 12 Stück und die Direktion entschied, dass auf 47 normale Rekord jeweils nur ein einziger „Ascona“ folgen solle. 1957 wurden in Biel total 6‘085 Opel gebaut, davon waren höchstens 120 Exemplare „Asconas“.

Besitzer: Norbert Stieger, Hinwil ZH

OPEL REKORD ASCONA 1958

Strassenkreuzer-Feeling für erfolgreiche Eidgenossen

1958 setzte man beim „Ascona“ noch einen obendrauf. Kurzerhand bediente man sich der Buick Farbpalette, lackierte die Modelle schick in Metallicfarbe und einer hellen Kontrastfarbe, bezog die Sitze mit ebensolchem Vinyl, natürlich auch in Metallic, rüstete alle Fahrzeuge mit allen Zubehören aus und montierte eine stärkere 1700er Maschine.
Ferien im Tessin oder an der Adria gehörten zum guten Ton, so hatte auch der Name „Ascona“ nichts an Flair eingebüsst. Der Opel Olympia Rekord P1 „Ascona“ gilt als Vorläufer des späteren Rekord „L“ aus dem Opel Standardprogramm.

1958 wurden in Biel 9‘935 Opel gebaut. Schätzungsweise waren davon etwa 200 bis 220 Exemplare „Asconas“.

Der ausgestellte Wagen diente über Jahre einem Pfarrer in Lyss und wurde von seinem heutigen Besitzer vollumfänglich restauriert.

Besitzer: Michel Chatelaîn, Corcelles,

CHEVROLET BELAIR 1959

Riesenschiff mit Mövenschwingen

Als Design-Papst Harley Earl den neuen Cadillac Modellen im Jahre 1948 kleine, dem Leitwerk der P-38 Lightning nachempfundene Flösschen aufpflanzte, in welchen die Rücklichter sassen, ahnte er wohl kaum, welches Wettrüsten er damit auslöste. In zehn Jahren wuchsen die Flossen bei allen Herstellern und symbolisierten mehr und mehr das topmoderne Raketenzeitalter. Während die höchsten Flossen wiederum der Cadillac des Modelljahres 1959 trug, wuchsen sie beim Chevrolet in die Breite. Das kontroverse Design fand in der Schweiz viele Anhänger und der Chevrolet verkaufte sich gut. 689 mal wurde er in Biel montiert, dabei wurden nur die 4-türigen Modelle Belair und Impala, meistens mit der 6 Zylindermaschine, zusammengebaut. Das wunderbar restaurierte Exemplar ist eines der wenigen, das nicht nachträglich mit einem V8-Motor aufgerüstet wurde.

In Biel montierte man 1959 gerademal 689 „Mövenschwingen“

Besitzer: Philip Gutzwiller, Oberwil BL,

VAUXHALL VICTOR RIVIERA 1961

Luxusmodell der Mittelklasse

Am 6. Juli 1957 feierte man im Beisein eines Mitbegründers, Alt-Stadtpräsident Guido Müller (mit Bart) den 50‘000sten GM Suisse Wagen. Es war ein brandneues Modell, ein Vauxhall Victor Riviera.

Das ausgestellte Modell stammt von der letzten Modellreihe aus dem Jahre 1961 mit mildem Facelifting. Mit dem Modellwechsel für das Modelljahr 1962, erhielt der Victor eine komplett neugestaltete Karosserieform. Immer während den Sommerferien wurden die Montagebänder umgestellt, so liefen die ersten 1962 Victor bereits ab Ende August 1961 vom Band.

Das Exponat ist in absolut unberührtem Originalzustand und befindet sich jetzt in 2. Hand. Seinen Besitzer, der sonst nur auf urige, britische Sportwagen schwört, erfreut der Wagen durch seine Zuverlässigkeit und sein agiles Fahrverhalten. Der Wagen hat garantierte 73‘000 Kilometer Laufleistung.

1961 wurden in Biel 1‘664 Vauxhall montiert.

Besitzer: British Inter Classic, Stefan Mäder, Täuffelen

CHEVROLET CORVAIR 1963

Amerikanerwagen mit Heckmotor

General Motors scheint die Jahreszahl „8“ nicht zu behagen: 1938 war das schlechteste Jahr für GM während der Weltwirtschaftskrise, 1958 sackten die Verkäufe aus dem Nachkriegsboom auf fast einen Viertel ab und die neuste Geschichte zeigt, dass auch 2008 ein verheerendes Jahr geworden ist. Damals, in den fünfziger Jahren entwickelte man schleunigst kleinere Wagen, die sogenannten „Compacts“. Bei Chevrolet vertraute man auf das „Volkswagenprinzip“ und lancierte 1959 den Chevrolet Corvair mit einem 6 Zylinder-Heckmotor.

Das ausgestellte Modell wurde 1963 in Biel montiert und von Fritz Hirschi, Qualitätskontrolleur und Testfahrer bei GM Suisse, eigenhändig abgefertigt, probegefahren und freigegeben. Nach ein paar Jahren kaufte er dem damaligen Besitzer den Wagen ab, und behütet ihn seither in seinem Originalzustand.
Dank des Corvair und des Chevy II erreichte GM Biel im 1962 einen Produktionsrekord von 1‘802 Chevys. 1963 waren es immerhion noch 1‘637 Stück.

Besitzer: Fritz Hirschi, Biel

OPEL REKORD 6, 1967

Potentes Coupé als Familienkutsche

Der Rekord C war ein Renner im Schweizermarkt. Während Behörden und Armee 1700er Modelle bevorzugten, waren die meistverkauften Rekorde 1900S, mit etwas höher als üblich verdichteten Motoren, so dass sie mit Superbenzin gefahren werden mussten. Sie waren nur im Schweizer Markt erhältlich. Selten waren jedoch stets die Rekord 6, echte Wölfe im Schafspelz. Mit den 2,2 Liter Sechszylindermotoren waren sie für ihre Zeit sehr potent. Nach wenigen Monaten wurden sie von der Commodore Baureihe, welche ebenfalls sehr erfolgreich in Biel produziert wurde, abgelöst.

Das ausgestellte Fahrzeug mit der typischen Schweizer Fahrgestellnummer ist heute in zweiter Hand und wird im absoluten Originalzustand gepflegt.

Produktionsrekord 1967 in Biel für Opel: 16‘454 Stück

Besitzerin: Barbara Bruderer, Schöftland

SEIT 260 JAHRENGARANT FÜR KOMFORT!

ROVIVA sorgte jahrelang für Komfort und Bequemlichkeit bei Montage Suisse Wagen der General Motors Suisse SA in Biel

roviva war bedeutender Hersteller von Polsterteilen und fertigte Sitz- und Rückenpolster für namhafte Firmen in der Schweiz wie z.B. die SBB, Swissair, Saurer, Berna. Insbesondere hat roviva alle Sitz- und Rückenpolster für General Motors Suisse SA hergestellt, speziell diejenigen der Opel-Fahrzeuge.

Heute produziert roviva hochwertige Matratzen, Einlegerahmen und Schlafsysteme für höchsten Schlafgenuss. Seit über 260 Jahren, über 9 Generationen hinweg verschmelzen hier Tradition und Innovation zu Qualitätsprodukten und zu einem der erfolgreichsten Schweizer Familienunternehmen (obiges Bild aus der aktuellen TV-Werbung). roviva – Schlafqualität seit 1748.

www.roviva.ch

OPEL KADETT ASCONA 1968

Kompakt, günstig und jung mit enorm viel Fahrspass

Die Schweizer Alpen, das Juragebirge und die Hügel des Emmentals verlangten den kompakten und sehr beliebten Kadetts bei voller „Familienbesetzung“ viel ab. Die 1100er und späteren 1200er Kadett waren doch etwas schwach auf der Brust. Werkstuner aus Biel verhalfen 1967 dem Kadett mit dem Rekord 1700 Motor zünftig auf die Sprünge und kreierten ein pfiffiges, agiles und spritziges aber familientaugliches Sportwägelchen. Da roch Opel Rüsselsheim Lunte - und schon ein Jahr später erschienen der Kadett 1900 und der Olympia 1700 im offiziellen Programm. Damit war kurz darauf auch wieder Schluss mit den „Asconas“.

Drei Jahre später debütierte aber in einem Tessiner Dorf ein brandneues Opel Mittelklassemodell: der Opel Ascona, der seine Spuren bis heute in die Vectra-Generation hinein hinterlassen hat.
1968 waren von 17‘740 in Biel montierten Wagen 15‘758 Opel aus dem Modellreihen Kadett, Rekord und Kapitän und Admiral.
1‘639 Vauxhall und die allerletztem 343 Chevrolets wurden noch zusätzlich im selben Jahr montiert.

Besitzer: Andreas Stulz, Worblaufen

HISTORISCHES NACHSCHLAGEWERK

Schweizer Marken - Schweizer Carrossiers - Montage Suisse

Swiss Car Register

Die einzigartige Institution mit Sitz in Effretikon, verfolgt das Ziel, die Schweizer Automobil Historie möglichst umfassend zu dokumentieren, Unbekanntes akribisch zu recherchieren und zu archivieren!

Zentrale Themen bilden dabei die Schweizer Automarken und deren Konstrukteure aller Epochen, sowie die damals wie heute weit über unsere Landesgrenzen hinaus geschätzte „Haut Couture" der renommierten helvetischen Karosseriebauer. Auch das Kapitel der vereinzelt bis in die Siebziger Jahre reichenden „Montage Suisse" wird dokumentiert und aufgearbeitet.

Um dieses Stück Kultur- und Transportgeschichte lebendig zu erhalten, ist es wichtig, dass sie für eine interessierte Öffentlichkeit transparent gemacht wird und zugänglich ist.

Jeden ersten Montag im Monat, von 18.30 Uhr bis 21.30 Uhr oder nach Vereinbarung, kann das Archiv und die Infothek des SCR an der Lindenstrasse in Effretikon besucht werden.

www.swisscarregister.ch

GM RANGER 1900 1970

Die letzte in Serie hergestellte Schweizer Automarke

Mit der englischen Autoindustrie lag es im Argen und die gebeutelten Schweizer Vauxhall-Händler hatten nichts mehr zu verkaufen. Entweder wurden Lieferungen durch Streiks blockiert, so dass gar keine Autos importiert werden konnten, oder die ankommenden Fahrzeuge waren in so desolatem Zustand, dass an einen vernünftigen Verkauf nicht mehr zu denken war. Das Management in Biel entschied, auf Basis des Opel Rekord und Commodore ein eigenes Produkt zu lancieren, das mit dem Qualitätslabel „Made in Switzerland“ die Vauxhall-Kunden bei der Stange und die Händler über Wasser halten sollte. Die Idee war gut, das Auto auch, aber es kam zu spät: längst waren Vauxhall Kunden zu Opel übergelaufen oder entdeckten die neuen, billigen und zu Tausenden auf den Markt strömenden Toyotas, Mazdas und Datsun.

Lediglich 391 Ranger wurden 1970 gebaut, als 2-türige Limousine und Coupe 1900, sowie als 4-türige Limousine 2500 und als Coupé GTS.

Besitzer: Collection Hellström, Swiss Car Register

GM RANGER 2500 GTS 1971

Ein Sportwagen mit Muskelkater

Die sportliche Variante „GTS“ war ein Pendant zum Opel Commodore GS und späteren GS/E. Die Ranger GTS waren echte Ampelkiller und erfreuten ihre Besitzer mit Temperament und Spritzigkeit zu moderaten Preisen. Leider gab es trotzdem nur wenige Käufer für das Schweizer-Auto, denn 1971 verliessen nur gerade 345 Ranger das Bieler Montageband. Das Topmodell GTS Coupé dürfte deshalb wohl nur im zweistelligen Bereich produziert und verkauft worden sein.
Das hier gezeigte Coupé ist das noch einzig bekannte zum Verkehr zugelassen Fahrzeug der GTS-Reihe. Beim Swiss Car Register sind lediglich noch 6 Ranger in der Schweiz bekannt, 3 weitere befinden sich in Deutschland und ein Exemplar befindet sich in Belgien, letzeres im Montagewerk Antwerpen hergestellt.

1971 betrug die Ranger-Produktion nur 345 Wagen, erreichte ihren Höhepunkt 1972 mit 451 Einheiten. Danach wurde die Produktion eingestellt.

Besitzer: Dieter Erismann; Unterentfelden

OPEL MANTA 1600S 1971

Der Stachelrochen vom Bielersee war eigentlich eine Eintagsfliege

Als in Biel der Opel Ascona auf Band gelegt wurde, richtete man auch die Lehren für den technisch identischen Manta ein. Nur wenige wurden gebaut, da bald darauf mit dem Umbau der Werksanlage für die Diplomat-Produktion begonnen wurde. Es wurden nur Modelle mit 1600 ccm Motor, oftmals in Berlina Ausführung mit Vinyldach und Automatikgetriebe, montiert. Die stärkeren Mantas mit 1900 Motor und die GT/Es kamen aus Antwerpen oder Rüsselsheim.

Das ausgestellte Exemplar wurde von einer Lehrerin in Tavannes bestellt und jahrelang gefahren. Später kaufte sie sich einen Corsa, ohne sich vom Manta trennen zu können. Der original erhaltene Wagen blieb stets in Frauenhand, wurde er doch erst 15 Jahre nach dem Tod der Erstbesitzerin in einer Scheune entdeckt und über ein Automuseum der heutigen Besitzerin zum Kauf angeboten.

1971 wurden 16‘248 Opel in Biel montiert, hauptsächlich Kadett und Rekord Modelle.

Besitzerin: Marianne Ruch, Herrliberg

MIT MARTI MEDIA GEWINNEN SIE!

Hochleistung im Druck und Vorstufe

GM RANGER 1900 1973

Verschmähte Schönheit und Rasse

Mit dem Wechsel für die Opel Rekord und Commodore Modelle von der C- zur D-Generation, liess General Motors Suisse die Ranger ebenfalls anpassen. GM Continental in Antwerpen, welche einige Ranger I aus der Schweiz importiert hatte, meldete Interesse für die Produktion der neuen Generation an. Designer in Biel entwarfen schicke Doppelscheinwerfer, montierten Manta A Blinker unterhalb der Stossstange und modifizierten den Commodore-Kühlergrill. Eine Eigenkonstruktion war die Motorhaube, denn die Hutze war keineswegs identisch mit der, wie oft behauptet, Diesel-Rekord Motorhaube. „Eine Produktion wird nicht fortgesetzt“, lautete 1973 der Entscheid des Managements in Biel, nur Belgien gab grünes Licht und produzierte den Ranger II nach Schweizer Vorbild weiter.
Gemäss Angaben wurden noch 35 Coupés produziert, wovon lediglich 7 Stück bis Ende 1973 auch verkauft wurden. Die übrigen dümpelten als Ladenhüter zum Teil bis ins Jahr 1978. Das Ausstellungsexemplar fand 1974 einen Käufer, wurde nach dessen Tod an einen Buben aus der Nachbarschaft verschenkt. Dieser lernte mit dem Ranger das Autofahren und behielt ihn bis 2007.

Besitzer: Collection Hellström, Swiss Car Register

SOLETTA 750 1956

Der erste Schweizer Concept Car

Willy Salzmann hatte sein Ingenieurbüro im futuristisch anmutendenen Touringhaus in Solothurn. Er hatte dort eine Elastik-Hinterachse, die er in Genf am Autosalon ausstellen wollte, entwickelt. Man erklärte ihm aber, dass nur ganze Fahrzeuge in der grossen Ausstellungshalle gezeigt werden könnten, oder er müsste zum Werkzeug und Garagenzubehör umplatziert werden. Das wollte Salzmann natürlich nicht, zeichnete eiligst Pläne und brachte diese zur Carrosserie Hess in Bellach. In nur 6 Wochen entstand der Prototyp eines Kleinwagens mit der patentierten Elastik-Hinterachse und einem helvetischen Condor 750 ccm Zweizylinder Motor.

Sir Alec Issigonis studierte den Prototyp im Herbst 1956 am Pariser Autosalon nachweislich sehr genau. Einiges deutet darauf hin, dass ihn dieser Prototyp zu seinem Entwurf, der 1959 als Morris Minor debütierte und als „Mini“ weltberühmt wurde, irgendwie inspiriert hatte. Der Soletta gehört heute zur Sammlung des Swiss Car Registers, einer Institution, die sich um die Dokumentation und den Erhalt der Schweizer Automobilgeschichte verdient macht.

Besitzer: Swiss Car Register, Effretikon
www.swisscarregister.ch

GM
GENERAL MOTORS
MONTAGE
SUISSE