

Die Geschichte der Opel-Motorräder

Von Jürgen Nöll für Heimatverein Rüsselsheim,
alle Abbildungen aus dem Buch „Opel Motorräder“, Podszun-Verlag, ISBN 978-3-86133-637-2

Der Motorradbau bei Opel lässt sich in drei zeitliche und örtliche Fertigungsepochen gliedern:

1. 1901 – 1907 in Rüsselsheim,
2. 1919 – 1924 in Rüsselsheim,
3. 1925 – 1930 in Brand Erbisdorf/Sa.

Die erste Fertigungsepoche

Im Jahre 1900, also bereits 6 Jahre nach dem Bau des ersten Serienmotorrads der Welt macht man sich auch in Rüsselsheim mit dem Gedanken vertraut, Motorräder zu bauen.

Die Automobile sind mit Preisen zwischen 3.000 und 6.000 Mark nur für Leute aus begüterten Schichten erschwinglich. Nichts ist also natürlicher, als die bereits seit Jahren expandierende Fahrradproduktion um den Bau von Motorrädern zu erweitern. So dauert es auch nicht lange, bis im Herbst des Jahres 1901 das erste Opel-Motorrad erscheint. Keine eigene Konstruktion, sondern ein Modell, baugleich mit der böhmischen Laurin & Klement. Ein schmales, hochbeiniges Gefährt, das seine Abstammung vom Fahrrad nicht verleugnen kann. In den darauf folgenden Jahren erscheinen mehrere Modelle mit Ein- und Zweizylindermotoren, die sich schon bald großer Beliebtheit erfreuen. Doch dann stagniert der Motorradverkauf infolge einer allgemeinen Absatzflaute, die zahlreiche kleinere Hersteller zum Konkurs zwingt. Auch in Rüsselsheim glaubt man, auf den Absatzrückgang reagieren zu müssen. Trotz anfänglicher Erfolge beschließt die Firmenleitung im Jahre 1907 die Fabrikation von Motorrädern aufzugeben, weil dem Motorrad doch nicht die anfangs erhoffte Zukunft beschieden war und vor allem auch, weil man durch die Aufgabe dieser Fabrikation freiwerdende Arbeitskräfte besser in der Fahrradabteilung sowie in der, einen ungeahnten Aufschwung nehmenden, Motorwagenabteilung einsetzen konnte. Noch im gleichen Jahr nimmt man den Bau von Last- und Lieferwagen sowie Omnibussen auf, und durch den Sieg beim Kaiserpreisrennen im Taunus wird Opel zum "kaiserlichen Hoflieferanten": Der Kaiser fährt ab 1907 Opelwagen.

Die frühzeitige, vielleicht etwas überstürzte Aufgabe der Motorradfertigung führt in Rüsselsheim in den folgenden Jahren immer wieder zu der Überlegung, den Motorradbau erneut aufzunehmen. Hatte man bis zu dem Großfeuer 1911 aus Platzmangel diesen Gedanken immer wieder verworfen, so fällt zum Jahreswechsel 1912/1913 der Entschluss, wieder motorisierte Zweiräder herzustellen. NSU hatte 1911 alleine 25.000 Motorräder produziert. Da wollte man bei Opel nicht länger hinten anstehen.

Noch mehr als von großen, hubraumstarken Maschinen verspricht man sich von motorisierten Fahrrädern, die bei günstigem Preis weite Teile der Bevölkerung ansprechen sollen.

Außerdem lassen sich fahrradähnliche Rahmen recht einfach in der bereits vorhandenen Fahrradproduktion herstellen.

Nach dem Motto, wo jährlich 40.000 Fahrräder die Werkshallen verlassen, muss jetzt, nachdem die Fertigungsanlage neu aufgebaut sind, auch noch Platz für einige tausend Motorräder sein. Es entstehen die ersten Konstruktionspläne. Aber das Attentat von Sarajewo im Juni 1914 und der wenige Wochen später ausbrechende 1. Weltkrieg besiegelten diese Pläne. Stattdessen baut Opel in den nächsten vier Jahren vorwiegend Lastwagen und Flugzeugmotoren für die Armee.

Die zweite Fertigungsepoche

Die Wiederaufnahme der Motorradproduktion erfolgt erst nach dem 1. Weltkrieg im Jahre 1919. Das s.g. Opel Motorfahrrad besitzt von Anfang an den s. g. Knickrahmen, der dem Fahrer trotz der großen Spiralfeder vorn am Sattel eine tiefe Sitzposition ermöglicht.

Was auf den ersten Blick wie ein gewöhnlicher Fahrradrahmen aussieht, ist in Wirklichkeit eine wesentlich stärker dimensionierte Konstruktion aus nahtlos gezogenem Rohr mit einer Kurzschwingengabel und einem Exzenter im Tretlager für die Einstellung der Fahrradkettenspannung. Dem 140 cm³-Viertaktmotor wurde vom Werk eine Leistung von 1,1 PS (0,4 Steuer-PS) bescheinigt. Er war auf der linken Fahrzeugseite neben dem Hinterrad an drei Punkten mit dem Rahmen verschraubt und verhalf dem Motorrädchen auf ebener Straße zu einer Geschwindigkeit von ca. 40 km/h. Die Anordnung des Motors mit dem Bohrungs-/Hubverhältnis von 57/55 mm sollte den Fahrer vor Verschmutzungen durch austretendes Öl, Ruß usw. schützen.

Opel bot das Motorrad anfangs in zwei verschiedenen Ausführungen an: Das Modell mit dem Raketentank unterhalb des oberen Rahmenrohres und eine 2. Variante, die den Tank hinter dem Sattel im hinteren Rahmendreieck hatte. Zum Jahreswechsel 1920/21 erhielt das Herrenduo eine elegante Damenversion mit bequemem Rahmendurchstieg. Ferner befand sich ein feinmaschiger Drahtkorb über dem Motor, der ein Ansaugen und Beschmutzen des Damenkleides durch den Vergaser vorbeugen sollte.

1920 entschließt sich die Firmenleitung, eine den Serienmodellen äußerlich sehr ähnliche Rennversion konstruieren zu lassen. Der gerade 21 Jahre alte, motorsportbegeisterte Enkel des Firmengründers, Fritz von Opel ist die treibende Kraft. Erste Fahrversuche auf der gerade fertig gestellten Opel-Bahn führen rasch zu der Erkenntnis, dass der serienmäßige, luftgekühlte 140-Kubikzentimeter-Viertaktmotor mit ungesteuertem Einlassventil und 1,1 PS für den Renneinsatz ungeeignet ist. Zwar erweist sich dieser, im Laufe der nächsten Jahre immer weiter verbesserte Motor als überaus robust und zuverlässig, im Bahnrennsport zählen aber noch andere Dinge. Also müssen richtige Rennmaschinen her. Die ersten Modelle entstehen schon 1920/21 für die Hubraumklasse bis 150-Kubikzentimeter. Kurz vor Ausbruch des 1. Weltkrieges, im Jahre 1913, entstanden in Rüsselsheim vier Grand-Prix-Rennwagen mit 4,5 Liter Hubraum, deren Besonderheit die Vierventiltechnik war. Die technische Überlegenheit gegenüber Motoren mit zwei Ventilen war den Ingenieuren also auch vor mehr als 80 Jahren schon bekannt.

Wen wundert es da, dass sie sich diese Technik für die kleinen Rennmaschinen zu Nutzen machen. Doch damit nicht genug. Entgegen den Serienmodellen erhalten die Werksrenner auch Wasserkühlung. Das kleine Triebwerk, das wie bei den Serienmodellen links neben dem Hinterrad montiert ist, hat bald nichts mehr mit dem Motor des Serienfahrzeuges gemeinsam. Da diese Rennmaschinen recht erfolgreich sind, erhalten die Konstrukteure bei Opel grünes Licht für den Bau von zwei stärkeren Maschinen. Sie sollen 198 cm³ Hubraum und Vierventiltechnik sowie die bewährte Wasserkühlung erhalten. Gut 5 PS bei 4400 Umdrehungen pro Minute sowie eine durch die Ventildruckkräfte auf 6000 Umdrehungen begrenzte Maximaldrehzahl sind ausreichend, mit diesen Maschinen nicht nur in der 200 Kubikmeter-Klasse zu siegen.

Parallel zu den Rennmodellen entsteht eine imposante 1,6 Ltr. Vierzylinder-Stehermaschine, in deren Windschatten Radrennfahrer auf Rekordgeschwindigkeit geschleppt werden. Aus dieser Zeit stammt ein viele Jahre gültiger Weltrekord, bei dem ein Belgier auf einem Opel-ZR3-Rennrad in einer Stunde 122 Kilometer zurücklegte.

Für die Saison 1923 entsteht schließlich eine 350er Straßenrennmaschine, deren wassergekühlter Motor ebenfalls über Vierventiltechnik und Doppelzündung verfügt. Sie besitzt ein derartiges Leistungspotential, dass Fritz v. Opel damit auf Anhieb im Mai 1923 das bedeutende Rennen auf der Berliner AVUS gewinnt.

Nicht mehr Motorfahrrad sondern Kleinkraftrad heißt das 1924 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellte neue Modell. Der Zeitpunkt für die Markteinführung hätte kaum günstiger sein können. Die Inflation mit all ihren Schrecken wurde 1923 durch die Einführung der Rentenmark beendet. Man(n) verdiente wieder Geld, mit dem etwas anzufangen war, das nicht wenige Stunden nachdem es ausbezahlt wurde, schon wieder wertlos war. Kurzum Geld, das sich zu sparen lohnte. Für ein neues Kleinkraftrad zum Beispiel...

Eigentlich hat dieses Modell die besten Voraussetzungen, ein Verkaufserfolg zu werden. Dass das Kleinkraftrad "Opel" dennoch nicht in riesigen Stückzahlen verkauft wird, hat einen ganz banalen Grund:

Im Jahre 1923 stellen die Opel-Werke die Fahrrad-Produktion auf Fließbandfertigung um. Bereits ein Jahr später, nachdem genügend Erfahrungen über die "Fertigung am laufenden Band" vorliegen, übernimmt Opel als erstes deutsches Unternehmen dieses Herstellungsprinzip auch für den Automobilbau. Innerhalb von nur einem Jahr wird die Tagesproduktion des Opel 4/12 PS, besser bekannt unter seinem Spitznamen "Laubfrosch", von 25 auf 120 Einheiten gesteigert.

Der Absatz boomt. Gleiches gilt auch für die Fahrradproduktion. Opel avanciert im Laufe der nächsten beiden Jahre zum größten Fahrradhersteller der Welt.

Da bleibt kein Platz mehr für ein Kleinkraftrad. Und so beschließt die Unternehmensleitung, die Produktion dieses Erfolg versprechenden Modells bereits 1925, nach nicht einmal 12-monatiger Bauzeit wieder einzustellen.

Die dritte Fertigungsepoche

Auf dem Automobilsektor profitieren die deutschen Hersteller inzwischen von nie da gewesenen Absatzmöglichkeiten. Während 1926 noch insgesamt etwa 53.000 Personenwagen, Omnibusse und Zugmaschinen gefertigt werden, sind es 1928 rund dreimal soviel. Opel steigert in diesem Zeitraum seine Produktion von 12.383 auf 42.771 Einheiten. Die Rüsselsheimer Autobauer sind damit nicht nur Marktführer, sondern auch größter Exporteur. Fast 31 Prozent aller in Deutschland gebauten Autos kommen aus der Stadt am Main. Ähnliche Erfolge vermeldet die Fahrrad-Abteilung. Noch bevor 1924 im Automobil-Bereich die Fließband-Fertigung Einzug hält, rollen die ersten Fahrräder "vom Band". Diese Umstellung führt zwangsläufig zu Veränderungen in allen Werksabteilungen. Maschinen müssen neu angeschafft und Neubauten errichtet werden. Die Produktionszahl schnellst so von täglich etwa 200 (1922) auf nahezu 4.000 Fahrräder (1927) empor. Alle sieben Sekunden entsteht ein neues Fahrrad. Opel ist damit der weitaus größte Fahrrad-Produzent der Welt.

In einem ausführlichen Artikel beschreibt E. Neumann-Neander etwa zur gleichen Zeit die Vorteile seiner neuen Motorrad-Schöpfung. Die Überlegungen, die zu diversen unorthodoxen Baumerkmalen führten, werden genauestens erläutert. Eine Passage tut es den Verantwortlichen im Hause Opel ganz besonders an. Mit Hilfe der Pressstahl-Konstruktion kann, so Neander, die Montagezeit für ein Motorrad von bisher 15 bis 25 Stunden auf rund 4 Stunden gesenkt werden. Das käme einer Revolution im Motorradbau gleich. Die Zeilen veranlassen Opel dazu, unverzüglich mit dem Verfasser Kontakt aufzunehmen und schließlich die Exklusiv-Lizenz für das Neander-Fahrwerk zu erwerben.

Der Fahrrad-Boom sorgt für gewisse Kapazitäts-Probleme im Rüsselsheimer Werk. Um die Markteinführung der neuen Motorräder nicht zu verzögern, fällt der Entschluss, diese Fahrzeuge bei den Elite-Diamant-Werken in Sachsen bauen zu lassen.

Im Frühjahr 1928 erwirbt Opel 75 Prozent des Aktienkapitals der Elite-Diamant-Werke und hat somit das Sagen. Statt Automobile sollen ab Spätherbst 1928 die ersten Motoclub-Modelle aus den Fabrikhallen rollen. Bis es soweit ist, bietet Opel seinen Kunden eine 16 PS starke Maschine mit Rohrrahmen und Kühne Motor an. Bei dieser Maschine handelt es sich um ein Modell der Diamant-Werke, das es auch als Diamant-Modell zu kaufen gibt. Die "Rohrrahmen-Opel" wird jedoch kein großer Verkaufserfolg. Dies ist aber nicht weiter tragisch: Die Motoclub-Modelle sind fertig: Mattsilber alles Metall, die übrigen Teile wie Sitz, Reifen, Fußrasten und Griffe sind rot. Der Preis für die Tourenversion liegt bei 1.190 Mark, die Supersport-Modelle kosten 1.290 Mark. Die T-Modelle mit SV-Motor und 16 PS sind sofort lieferbar, auf das Super-Sport-Modell müssen interessierte Kunden noch bis zum Frühjahr 1929 warten.

Mit einer groß angelegten Werbekampagne macht OPEL ab November 1928 die Motorrad fahrende Kundschaft auf das neue Modell aufmerksam. Ein wahres Feuerwerk, bestehend aus tollen Farbprospekten, Handzetteln und vielfältigen Anzeigen in der Fachpresse wird abgebrannt. Von einem einzigartigen Gefährt, einem Automobil auf einer Spur wird im Prospekt berichtet, dem Motorradfahrer "eine neue, glücklichere Ära des Motorrades" prophezeit.

Der Verkauf beginnt viel versprechend. Opel genießt als Automobil- und Fahrradhersteller einen ausgezeichneten Ruf, was soll also schief gehen?

Um die Zuverlässigkeit der Maschinen unter Beweis zu stellen, startet eine Gruppe Motorradfahrer mit 5 Motoclubs von Rüsselsheim aus zur Weltausstellung ins entfernte Barcelona. Die sportbegeisterte Enkelin des Firmengründers, Irmgard von Opel, führt die Gruppe an. Die erfolgreiche Rückkehr aller Teilnehmer mit ihren Maschinen geht durch die Presse: Dauerhaltbarkeitstest bestanden.

Noch mehr Aufsehen erregt der Raketenpionier Fritz von Opel, der nach seiner Rekordfahrt mit einem Raketenauto am 23. Mai 1928 auf der Avus ankündigt, mit einem raketengetriebenen Motorrad den bestehenden Weltrekord brechen zu wollen. Diese Maschine wird wirklich gebaut: Auf der Basis einer Motoclub.

Der glänzende Start gibt zu großen Hoffnungen Anlass. Es scheint, als könne das Großunternehmen Opel schaffen, was dem weniger kapitalkräftigen Neumann-Neander versagt blieb: Ein außergewöhnliches Produkt nachhaltig am Markt durchzusetzen. Doch schon ziehen dunkle Gewitterwolken am Wirtschaftshimmel herauf.

Die Weltwirtschaftskrise, die mit dem Börsenkrach am 29. Oktober 1929 an der New Yorker Börse offen ausbricht, und die Übernahme der Opelwerke noch im selben Jahr durch General Motors, bereiten dem ehrgeizigen Motoclub-Projekt ein vorzeitiges Ende. Hinzu kommt, dass die Elite Diamant Werke für das laufende Geschäftsjahr tiefrote Zahlen schreiben. Auf Anordnung des obersten Mannes im Hause GM lässt man das Werk in Sachsen fallen. Aus vorhandenen Beständen werden bis zum Frühsommer 1930 noch einige Motoclubs in Rüsselsheim gefertigt, doch dann ist für Opel das Thema Motorradbau endgültig Vergangenheit.

Die gefertigten Stückzahlen der Motoclub belaufen sich auf knapp 6.000 Einheiten, wovon die Tourenmodelle Rahmen- und Motornummern unter 3.000, die Supersport-Modelle dagegen Nummern zwischen 3.000 und 6.000 tragen.

Die Entwicklung eines überaus interessanten Nachfolgemodells mit MAG- und JAP-Motoren wird eingestellt. Die 12 bereits existierenden Prototypen werden zum Teil verschrottet bzw. an Mitarbeiter der aufgelösten Motorradabteilung verkauft.

Jürgen Nöll
28.04.2014

BILDUNTERSCHRIFTEN

1
Das erste Opel Motorrad (1901) war baugleich mit dieser Laurin & Klement.

2
Opel Einzylinder-Motorrad um 1905.

3
Opel Zweizylinder Modell, 1906.

4
Nach dem 1. Weltkrieg bietet Opel seiner Kundschaft ein Motorfahrrad an.

5
Es gab auch eine Damen-Ausführung mit tiefen Durchstieg.

6

Diese Vierventil-Bahnrennmaschine entstand 1922.

6b

Anfang der 20er Jahre entsteht diese 1,6Ltr. Stehermaschine, um in ihrem Windschatten Radrennfahrer auf Rekordgeschwindigkeiten zu bringen.

7

Auf der AVUS in Berlin siegt Fritz v. Opel 1923 überlegen mit dieser 350er Werksrennmaschine.

8

Das letzte, in Rüsselsheim gebaute Modell ist das Opel Kleinkraftrad von 1924.

9

Gebaut bei Diamant: Die 500er „Rohrrahmen“-Opel von 1927/1928.

10

Ab 1928 entsteht bei Elite in Sachsen die Opel Motoclub.

11

Gummi- und Lederteile rot, silbern alles Metall: Die 500er Motoclub Supersport.

12

Auf Basis der Motoclub entsteht 1929 diese Weltrekordmaschine mit Raketenantrieb.

13

Die Nachfolgemodelle der Motorclub existierten bereits als Prototypen, doch GM machte alle Motorradpläne zunichte: Der Motorradbau wird endgültig eingestellt.