



30.10.1883 – 0002



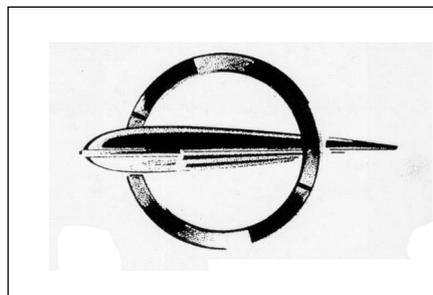
1905



1910



18.11.1909 – 131 614/5



1937



194x – 1969

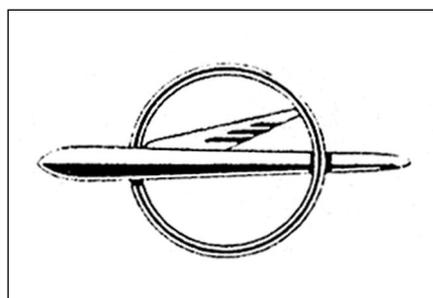
**Opel  
1899 – heute**

Adam Opel gründete seine Firma am 31. August 1862 in Rüsselsheim am Rhein. Das Unternehmen erwarb sich große Anerkennung als Nähmaschinen- und Fahrradfabrik.

Am 21. Januar 1899 kaufte Wilhelm Opel, einer der Söhne des Firmengründers, für die Firma Adam Opel die komplette Autofabrik sowie sämtliche Patente und Rechte der Anhaltischen Patent-Motorwagenfabrik F. > Lutzmann. Noch im Winter wurden die Fabrikationsanlagen nach Rüsselheim verlegt. Vorübergehend war Friedrich Lutzmann Chef der neuen Opel-Motorwagen-Abteilung.

Die ersten Opel-Patent-Motorwagen „System Lutzmann“, nach einem einheitlichen Strickmuster gefertigt, erschienen schon als 5-PS-Gepäckwagen, sog. Reklamewagen, verwandelbar in Personenwagen als „No. IV“ der Angebotsliste (mit hinten liegendem Einzylinder-Motor, Thermosyphonkühlung, Akkumulatorenzündung, Riemenscheibe und Vorgelege). Der Antrieb erfolgte über Kette.

Um den Anschluss an die fortschrittene Automobiltechnik nicht zu verlieren, schloss Opel 1901 einen Vertrag mit Renault, Suresnes, und Dar-



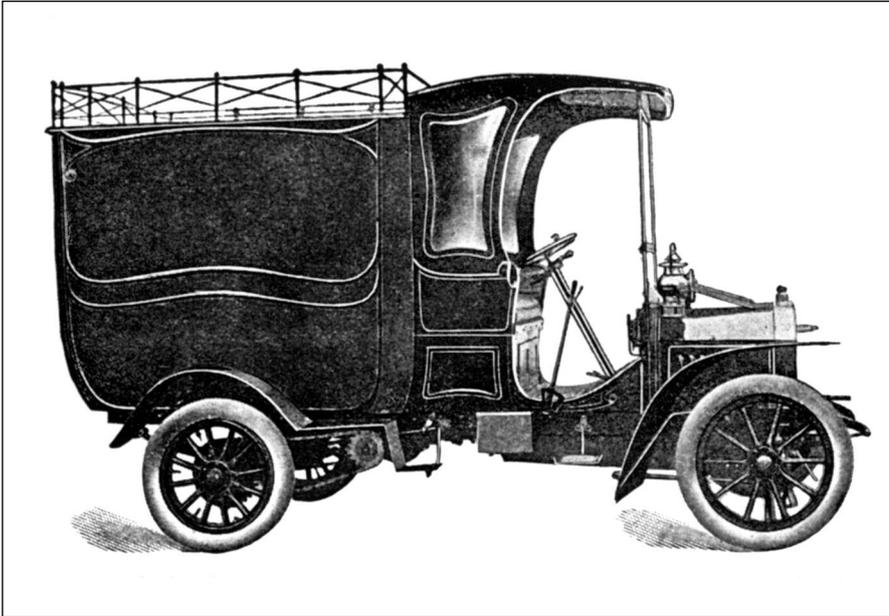
1954/1955



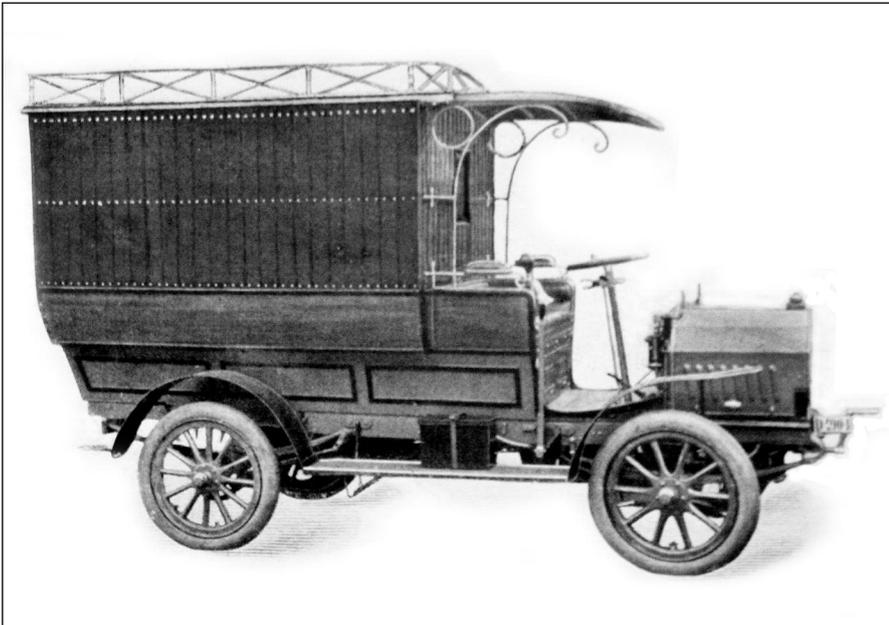
27.11.2008 – 30 2008 075 058.8



Opel-Geschäftswagen 1904 <sup>1</sup>



Opel 1906: 7/12 PS Reklame-Kastenwagen



Opel 1904 <sup>1</sup>

racq & Co, Suresnes in Frankreich. Neben dem Nachbau, der bis 1906 als Opel-Darracq auf den Markt kam, entwickelte Opel 1902 nach französischen Bauprinzipien eigene Konstruktionen (Zweizylinder-Motor vorne, Zahnradgetriebe). Im Herbst 1903 folgten die ersten eigenen Vierzylinder-Motoren. Alle Pkw-Typen standen auch als Geschäftswagen im Angebot.

1906 startete Opel den „richtigen“ Lastkraftwagenbau, noch in Handarbeit-Einzelfertigung nach Kundenwunsch. Die Doppelvergaser der 1-t-Lkw mit 14-PS-Zwei- und 20-PS-Vierzylinder-Motoren aus der Pkw-Produktion konnten nach dem Warmwerden von Benzin auf den billigen, reichlich vorhandenen Kartoffelspiritus umgestellt werden. Von Anfang an hatten die Fahrzeuge Kardanantrieb. Auf der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1907 gewannen die Opel-Lieferungswagen zwei goldene Medaillen u. a. wegen des geringsten Betriebsstoffverbrauchs.

Die Berufsfeuerwehr Frankfurt stellte 1908 das erste Benzinlöschfahrzeug in behelfsmäßiger Ausführung auf einem Opel-Lastwagengestell in Dienst. Doch erst ein Brand des Opel-Werkes am 19./20. August 1911, welcher der Nähmaschinenproduktion kurz vor der millionsten Nähmaschine ein plötzliches Ende setzte, bot den Anlass, die Fahrzeugpalette um Feuerwehrfahrzeuge, Krankentransportwagen und Motorpflüge zu erweitern.

Die Regel-Drei-Tonner (3 bis 4 t Nutzlast) von Opel wurden ab 1914 hergestellt und gelangten noch kurz vor



Opel bei der Lastwagen-Konkurrenz 1907 <sup>1</sup>

dem Krieg in größeren Kontingenten nach Russland. Auch die deutsche Wehrmacht verlangte nach diesen genormten Fahrzeugen, so dass aus Teilen zerschossener Fahrzeuge ein funktionsfähiger Lkw zusammengesetzt werden konnte.

Durch den Kriegsausbruch wurde die Produktion der 3- und 4-t-Lkw gestoppt, das Werk diente vorübergehend als Lazarett und Reparaturwerkstatt. Nachdem die Heeresleitung den Traum von einem schnell gewonnenen Krieg aufgegeben hatte, startete 1915 die Fertigung der 3-t-Regellastwagen für das Kaiserliche Heer erneut mit 100 Stück pro Monat. Gummimangel zwang zur Verwendung von Eisenreifen und ab 1916 wurden die Fahrzeuge mit „federnden Rädern“ – mit Federtöpfen besetzten Radkränzen – versehen.

Für die der Pferde beraubten Landwirtschaft und als Artillerie-Zugmaschine entwickelte Opel einen „Universal“-Schlepper (Trecker). Wegen der Verdienste um die deutsche Rüstung erhielten die verheirateten Brüder Carl und Wilhelm Opel das Adelsprädikat.

Am 12. Dezember 1918 besetzte französische Infanterie Rüsselsheim. Der Subventions-Lkw hielt sich mit wenigen Abwandlungen bis Mitte der Zwanziger Jahre. Bis 1924 litt auch Opel an den Kriegsfolgen. Die Besetzung des Rheinlandes verhinderte zeitweilig die Lieferung der notwendigen Stähle, Inflation und andere Restriktionen schränkten Produktion und Verkauf ein, Neukonstruktionen waren nicht möglich.

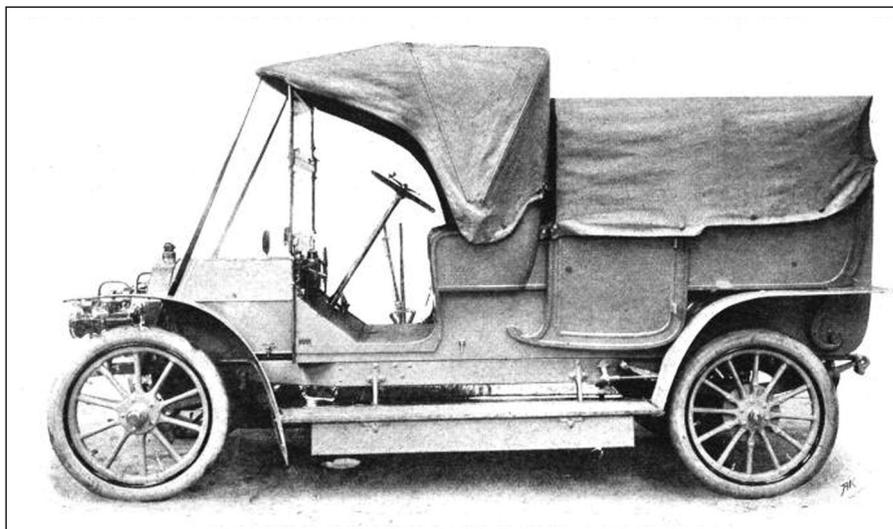
Nach Einführung der Rentenmark und der damit vorübergehend etwas stabilisierten Finanzlage führte Opel zur Jahrewende 1923/24 als zweites deutsches Unternehmen nach > Brennabor das Fließband für die Produktion ein, wenn auch anfangs nur für einen Pkw, den „Laubfrosch“. Gleichzeitig führte Opel eine reichsweite Kundenbetreuung, den „Service“, ein.

Im Rahmen der neuen Baureihe brachte Opel 1925 den Pkw 10/50 PS auch als Lieferwagen (1,5 t) heraus. Der bewährte 4-PS-Pkw stand weiter als kleinster Lieferwagen zur Verfügung und wurde 1927 mit kleinen

500 mm Rädern in Köln auf der 1. Internationalen Ausstellung als „Volks-tractor“ vorgestellt.

Für 2 t Nutzlast gab es 1927/28 den 12/60 PS mit Sechs-Zylinder-Motor. Die Hinterachse wurde mit Schneckenantrieb ausgestattet.

Der Traum der Deutschen Bank, unter Führung der Daimler-Benz A.G. eine „IG Auto“, eine Vereinigung aller deutschen Automobilfabriken ähnlich dem Zusammenschluss der chemischen Industrie zur „IG Farben“, zu gründen, scheiterte, als am 16. März 1929 Gene-



Opel Feuerwehr 1908 <sup>1</sup>



Opel 2 1/2-Tonner mit 35-PS-Vierzylinder von 1911 <sup>1</sup>



Opel-Lieferungswagen 1911 <sup>1</sup>

ral Motors Corporation, Detroit, USA, unter ihrem Präsidenten Alfred P. Sloan die Opel A.G. übernahm. Die deutsche Presse reagierte geschockt.

Die von Opel schon sehr früh erkannten Vorteile des Baukastenprinzips für die Serienproduktion wurde nun verstärkt. Das Prinzip, mehr oder weniger veränderte Pkw Motoren in Lkw einzubauen, behielt auch General Motors bei, was die Entwicklungskosten reduzierte, die Stückzahl erhöhte, den Preis verminderte und somit die Wettbewerbsfähigkeit ungemein steigerte. Gleiches galt auch für Verschleiß- und Karosserieteile wie z. B. Türen. Auch unter militärischen Gesichtspunkten erhöhte dies die Einsatzmöglichkeiten.

In einem groß angelegten Preisausschreiben fand Opel den Markennamen „Blitz“ für ihre Lkw. Am 25. November

1930 wurde er in Frankfurt für den Opel Blitz Jahrgang 1931 verkündet.

1930 begann mit aus den USA importierten Maschinen der Firma Buick der Bau des neuentwickelten 2,6-Liter-Blitz-Vierzylinder-Lastwagens mit 1,5 t, dem kurze Zeit später der ebenfalls neuentwickelte 3,5-Liter-Buick-Sechszylinder-Blitz-Lastwagen mit 2 t Nutzlast folgte. Sie verließen das Werk als Pritschenwagen ohne Plane oder als Fahrgestell ohne Fahrersitz. Lieferwagen auf Pkw-Chassis (P4) rundeten das Opel-Programm nach unten ab.

1933 wurde der neue 1-t-Blitz entwickelt und im Januar 1934 der Presse vorgestellt. Er hatte nun kein Pkw-Chassis mehr, sondern ein eigens entwickeltes Lkw-Fahrgestell. Ein 2-Liter-6-Zylinder-Motor mit 36 PS Leistung verlieh dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von etwa 75 km/h. Der Fahrer saß links.

Ab 1934 war der Blitz auch als Klein-Omnibus bis 12 Personen im Handel.

1936 wurde aus dem bisherigen 1,2-l-Lieferwagen auf P-4-Basis mit Olympia-Motor ein 1,3-l-Geschäftswagen, der 80 km/h erreichte.

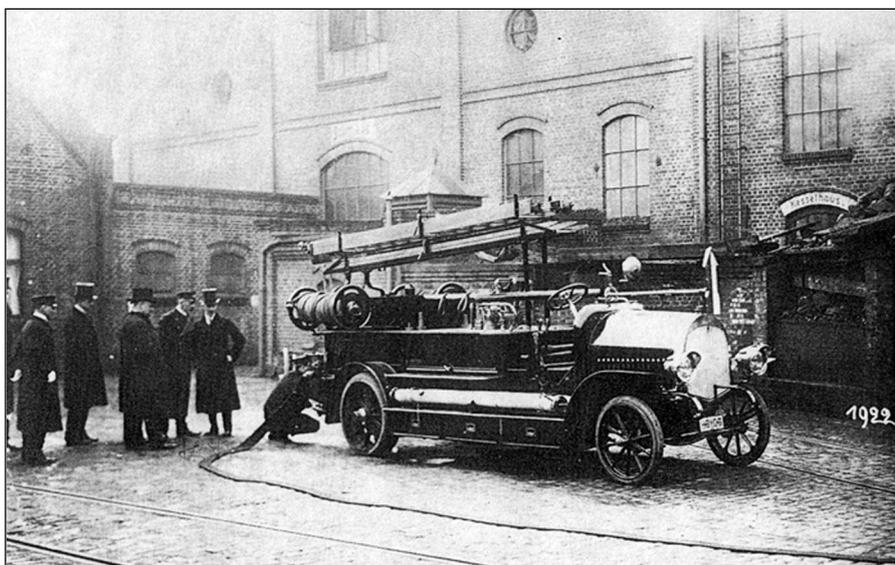
1935 wurde, da in Rüsselsheim kein Platz mehr war, in Brandenburg ein völlig neues Werk gebaut, das 1936 die Lastwagenproduktion aufnahm. Es wurde als modernste Lastwagenfabrik der Welt bezeichnet und vor dem Krieg wurden 33,5 % der deutschen Lastwagen gefertigt, da die anderen Firmen frühestens ein Jahr später auf die neue Gesetzeslage mit ihren „S“-Modellen reagierten. Der neue 3-t-Opel-Blitz-S war der erste deutsche Lastwagen, der den Vorschriften des Reichsverkehrsministers für geländefähige Serien-Lkw entsprach. Ohne den Opel Blitz kein „Blitzkrieg“, er erhielt 33,3% Steuerermäßigung. Hatte er anfangs noch den alten 3,5-l-Motor mit 64 PS, so bekam er ab 1937 einen neuen 3,6-l-Motor mit 75 PS eingebaut, mit Niederrahmenfahrgestell für den Omnibusbau, z. B. die Ludewig-Stromlinienbusse.

**Textsammlung**

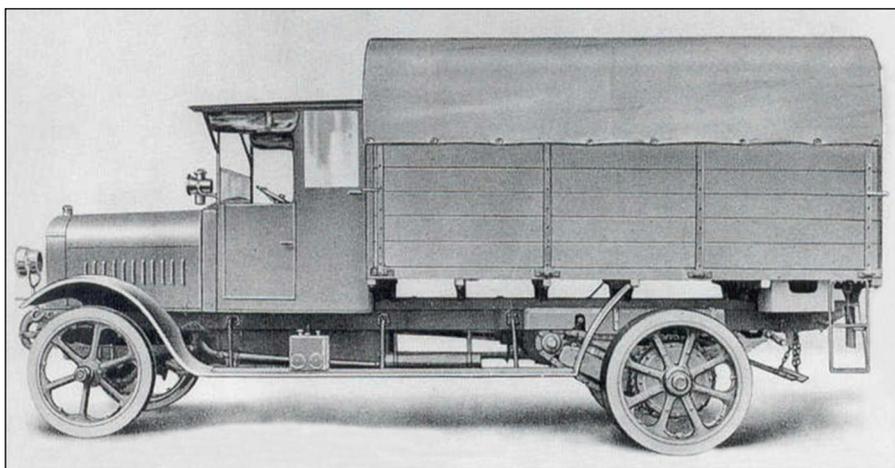
DMZ 1939) Als Opels Beitrag zur Schellschen Typenregulierung wurde 1939 nur noch der 3 t in vier verschiedenen Fahrgestellausführungen gebaut. Auch der Opel-Admiral wurde nun als Nutzfahrzeug eingesetzt, nämlich als von Miesen, Bonn, karrosierter Krankenwagen, der auch bald dringend gebraucht wurde. 1940 war Opel aber schon wieder mit seinem 1,5-t- und dem 3-Tonner am Ball. Opel-Pkw und Opel-Lkw waren die meistgefahrenen Wehrmachtsfahrzeuge.

Die Produktion wurde nach längerem Hinauszögern erst am 20. Juli 1944 in Mannheim als Typ L 701 aufgenommen, ein geplanter Nachbau bei > Borgward wurde aufgegeben. Am 6. August 1944 wurde, das Opel-Werk in Brandenburg durch Bomben vernichtet.

1946 wurde die Fahrzeugproduktion bei Opel wieder mit Lastkraftwagen gestartet.



Opel Feuerwehr von 1912 <sup>1</sup>



Opel Militär-Lkw für 3 Tonnen von 1913 <sup>1</sup>

*KFZ-Blatt 1952*) lief die Bandproduktion des \*\* voll an – neu war die „Alligatorhaube“ des neuen Opel-Blitz für 1,75 t. Der als erstes Fahrzeug mehr Nutzlast trug als er selbst wog. Das Ganzstahlfahrerhaus bildete mit den vorderen Blechverkleidungen, den Kotflügeln, der Motorhaube, der Stirn- und Rückenwand und dem Dach eine geschlossene Baueinheit, die verwindungsgeschützt an fünf Punkten mit dem Rahmen verbunden war. Eingebaut war der 2,5-l-6-Zylindermotor des Opel-Kapitän.

*(Auto-Markt 1954 456)* 1954 Opel in Konkurrenz zu Hanomag mit Opel-Blitz 1,75 t Nutzlast. erster deutscher Lkw bei dem die Nutzlast größer als das Eigengewicht war.

*(N 1955)* Der Opelblitz 2 t Neu, Ursprünglich auf 1,5 t, dann auf 1,75 und jetzt auf 2 t Nutzlast gesteigert. Mit Otto-Motor ausgerüstet als einziger deutscher Lkw neue Spitzenleistung 62 PS, Spitzengeschwindigkeit 100 km/h. Auch ein Treibgasantrieb wurde eingebaut. Je nach Radstand konnten 1970 bis 1065 kg Nutzlast befördert werden. Ferner erhielt er ein neues Vierganggetriebe mit 3 synchronisierten Gängen.

1957: Opel 1,75 t Blitz Schnellastwagen

1959 meistgebauter deutscher Lastkraftwagen seiner Klasse sechsylinder Ottomotor 66 PS 95 km/h 1970-2065 kg je nach radstand

N 1959) Neuer Opel-Blitz als Kurzhauber mit neuem 2,6 l Sechszylinder-Kapitän-Motor, der 70 PS leistete, 2605 ccm. Vierrad-Öldruckbremse. Als Pritsche. Neuerdings auch als Kastenwagen mit 1,9 t.

*(LA 1960 222)* Nachdem der 1,75 Tonner sieben Jahre unverändert gebaut worden war, stellte Opel 1959 auf der Automobilausstellung in Frankfurt einen neuen Kurzhauber, den 1,9 t Opel-Blitz vor. Das Leiterrahmenchassis hatte zwei Radstände. Aufgebaut wurde er als Pritschen oder Kastenwagen.

1962 Opel Blitz 1,9 t Sechszylinder Viertakt 2605 ccm 70 PS 103 km/h Pritsche Kasten zul GG 3800 kg

Nach 9-jähriger Produktionszeit

wurde ein neues Modell mit Kurzhaube vorgestellt. Der vom Opel-Kapitän übernommene Sechszylinder-Otto-Motor konnte auf Flaschengas umgerüstet werden. Das Fahrzeug wurde mit verschiedenen Radständen geliefert.

???

1967 zwei Motorvarianten ab ??  
BLITZ 300 1,9 l-vierzylinder-viertakt 105 km/h 1990 bzw 1820 kg und 300-6 2,5 l-sechszylinder-viertakt 110 km 2250 bzw 2065 kg als Pritsche oder Kasten 3 verschiedene Radstände und Fahrge-  
stelle für Sonderaufbauten.

1970 1968 erweiterte man das Motorenangebot um einen Vierzylinder Kammer-Diesel mit 2,1 l Hubraum und 60 PS Leistung aus der Peugeot-Produktion der für den Blitz umkonstruiert wurde aber neben dem 60 und 70 PS Motor eingebaut wurde.

Die Überlebenschancen des Opel-Blitz sanken trotz der Einführung der Diesel-Variante. Ab 1973 wurde der in England von der General-Motors (GM)-Tochter Vauxhall gefertigte Bedford Lieferwagen über das Händlernetz der Opel AG vertrieben. 1975 kam das endgültige aus für den Opel-Blitz. Der Name BLITZ als synonym für schnelle zuverlässige Güterbeförderung wurde nun für eine Reihe Opel-Bedford-Blitz Fahrzeuge bis in die 16 t-Klasse benutzt. Opel hatte sich aus der eigenverantwortlichen Nutzfahrzeugproduktion verabschiedet und produzierte nur noch Pkw und deren Kombi- und Lieferwagen-Varianten.

Nach xx Jahren Pause nahmen die Rüsselsheimer erneut den Bau größerer Nutzfahrzeuge auf.