
Historie und Histörchen (58): Erfolg mit Doktorwagen und Laubfrosch

Von Hanns-Peter von Thyssen-Bornemisza

Am 21. Januar 1899 wurde der Vertrag unterschrieben, der seither offiziell als Gründungstag der Automobilproduktion bei Opel gilt. Die beiden Brüder Adam und Georg Opel hatten von Fritz Lutzmann Patenten und Anlagen für eine Automobilproduktion gekauft. In einer Ecke des Rüsselsheimer Fahrrad-Werk von Opel entstanden die ersten Motorfahrzeuge. In lockerer Folge greifen wir Episoden aus der Unternehmensgeschichte heraus. Heute: Die ersten erfolgreichen Modelle.

Im Jahre 1909 brachte Opel einen robusten, preiswerten Zweisitzer heraus, mit Zweizylinder-Motor, 1029 ccm Hubraum und 8 PS Leistung, der nur 3950 Mark kostete und wegen seiner Zuverlässigkeit gerne von Ärzten gekauft wurde: den 4/8 PS. Daraufhin bürgerte sich für ihn der Name Doktorwagen bei den Kunden ein. Bis 1912 wurde der 4/8 PS-Wagen, der eine Spitze von 45 km/h erreichte, gebaut.

Opel wird größter deutscher Hersteller

Der Verkaufserfolg dieses Modells und die Einführung des Baukastensystems 1910, bei dem vorgefertigte Karosserien nach Kundenwunsch mit verschiedenen Motoren und Fahrgestellen kombiniert werden konnten, trugen weiter zum Wachstum bei. 1914 hatte Opel alle Konkurrenten überflügelt und avancierte zum größten deutschen Fahrzeug-Hersteller. Zur Ehrung dieser Leistung wurde Georg Wilhelm Carl Opel schon 1918 geadelt und durfte die Namen in „von Opel“ ändern. Seine Brüder Wilhelm und Heinrich waren schon 1917 geadelt worden.

1911 hatte ein Grossbrand das Opel-Werk verwüstet. Mit dem Wiederaufbau stellte Opel die Produktion von Nähmaschinen ganz ein und konzentrierte sich allein auf Automobile. Durch die frühe Beteiligung am Motorsport sicherte sich Opel mit dem 1,1 Liter-9 PS-Wagen einen guten Stand im Markt. 1931 wurde von Opel ein kleiner Sechszylinderwagen mit 1,8 Liter Hubraum und viertüriger Karosserie ins Programm genommen. Er war Vorbild für den BMW 303, der 1933 erschien. Mit seinen 32 PS erreichte der Opel eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.

Eine Million Goldmark fürs erste Fließband

1924 investierte Opel 1924 eine Million Goldmark und setzte als erster deutscher Hersteller die Großserienfertigung mit Fließbandtechnik ein. Nach amerikanischem Vorbild wurde in den Hallen in Rüsselsheim ein elektrisches Fließband installiert. Doch die Opel-Techniker entdeckten, dass hierfür auch eine völlig andere Autokostruktion gefunden werden musste. Doch die war nicht in Arbeit. Eine neue zu beginnen, hätte zu viel Zeit gekostet. So sahen sich die Opel-Manager einfach bei der Konkurrenz um.

Das einzige Automobil, das schon für die Fließbandherstellung geeignet war, war der französische Citroen Trefle, ein zweisitziges Cabriolet mit zwei Türen, Bugmotor und Hinterradantrieb, das ausschließlich in der Farbe Gelb geliefert wurde. Die Opel-Techniker kauften sich fünf Exemplare, zerlegten sie und bauten daraus ein neues Opel-Modell.

Schon im April 1919 kündigte Andre Citroen den Trefle mit 1,3 Liter-10 PS Motor zum Preis von 7950 Francs an. Es sollte das erste in großer Serie am Fließband gebaute europäische Automobil sein. Doch statt der ab Jahresende geplanten 100 Fahrzeuge am

Tag rollten im Werk von Citroen nur 20 Exemplare vom Band. So war Citroen gezwungen, den Preis seines Modells auf 11 000 Francs heraufzusetzen. Der Citroen-Dreisitzer 5 CV, auch Trefle genannt, wurde dennoch einer der beliebtesten Kleinwagen seiner Zeit.

André Citroen lässt den Laubfrosch stoppen

Der 8/25 wurde also exakt dem französischen Citroen Trefle nachgebaut, aber nur in grüner Farbe geliefert – und dies, ohne mit Citroen Rücksprache zu nehmen oder um Erlaubnis zu fragen. Im Herbst 1924 lief das neue Fließband mit dem nachgebauten Franzosen an, der im Volksmund wegen seiner Farbe „Laubfrosch“ genannt wurde. André Citroen verklagte Opel. Das Unternehmen wurde dazu verurteilt, den Laubfrosch zu stoppen. Mittlerweile hatte aber die Opel-Konstruktionsabteilung eine Weiterentwicklung auf die Räder gestellt, dessen Produktion nun nach dem Laubfrosch anlief. (ampnet/hptb)

Bilder zum Artikel



Zum "13. Klassikertreffen an den Opelvillen" fährt Opel Vorstandsvorsitzender Dr. Karl-Thomas Neumann mit dem Opel 8/25 PS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel 8/25 PS (1920).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Festumzug zum Tag der deutschen Einheit in Bonn: TV-Moderator Thomas Gottschalk in einem Opel Torpedo 8/25 aus dem Jahr 1923.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Doktorwagen 12 PS (1909).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Doktorwagen 12 PS (1909).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel 4_8PS Doktorwagen, 1909.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



150 Jahre Opel: Opel 4/8 PS Doktorwagen von 1909.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Werbung für den Opel Laubfrosch (1924).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Laubfrosch (1924).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Laubfrosch 4 PS (1924).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Laubfrosch (1924).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel-Chief Dr. Karl-Thomas Neumann, GM-Vorstandsvorsitzende Mary Barra und GM-Präsident Daniel Ammann (von links) an einem Opel Laubfrosch von 1924.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel-Chief Karl-Thomas Neumann, GM-Vorstandsvorsitzende Mary Barra und GM-Präsident Daniel Ammann an einem Opel Laubfrosch von 1924.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
