
Vor 90 Jahren brauste Raketen-Fritz mit 238 km/h über die Avus

23. Mai 1928, 10 Uhr vormittags: Ein futuristischer Rennwagen mit seitlichen Flügeln stürmt scharf zischend die Berliner Avus entlang. Der 29jährige Fritz von Opel, Enkel des Firmengründers Adam Opel, hat die 24 Pulverraketen im Heck seines RAK 2 nacheinander gezündet und jagt mit einem Feuerschweif an den Tribünen vorbei. Als der tiefschwarz glänzende Wagen mit den großen Opel-Schriftzügen zum Stehen kommt, sind die rund 3000 Zuschauer völlig aus dem Häuschen: „Raketen-Fritz“ aus Rüsselsheim hat mit 238 km/h einen neuen Geschwindigkeits-Streckenrekord aufgestellt.

Fritz von Opel bewies an jenem Tag vor 90 Jahren, dass der Raketenantrieb leistungsfähig und beherrschbar ist. Opel läutet mit dem spektakulären RAK 2 vor laufenden Kameras das Raketen-Zeitalter ein – Grundstein der bemannten Raumfahrt, wenn auch noch auf vier rädern.

Die Geschichte des Opel RAK 2 reicht in den Herbst 1927 zurück. Nach einem Treffen mit dem österreichischen Publizisten und Astronomen Max Valier (1895-1930) beschließt Fritz von Opel, sich aktiv an dessen Raketen-Forschungsprojekt zu beteiligen. Einerseits, weil ihn die Raketentechnik persönlich fasziniert; andererseits, weil er durch das visionäre Vorhaben positive Impulse für die Marke Opel erhofft. Für die schnelle Umsetzung eines „Raketen-Motors“ holt sich von Opel Friedrich Sander (1885-1938) mit an Bord, in dessen Unternehmen Feststoffraketen für Signalzwecke gefertigt werden. Der Rennfahrer, Unternehmer und Diplom-Ingenieur bringt neben seinem und Sanders Engagement auch die Innovations- und Finanzkraft der renommierten Firma Opel in die Zusammenarbeit ein.

Die Zusammenarbeit von Valier, Sander und von Opel trägt bereits im März 1928 erste Früchte. Unter Ausschluss der Öffentlichkeit werden die ersten Prototypen mit Raketenantrieb auf der Opel-Testbahn in Rüsselsheim gestartet. Am 11. April erreicht der Opel RAK 1 mit Opel-Ingenieur und -Rennfahrer Kurt Volkhart am Steuer binnen acht Sekunden Tempo 100. Basis dieses bereits mit kleinen seitlichen Flügeln ausgestatteten Wagens ist ein Opel 4/12 PS. Für seinen Antrieb sind im Heck zwölf Sander-Raketen mit rund 40 kg Sprengstoff montiert. Der Beweis für die Verwendbarkeit der Rakete ist erbracht. Nicht zuletzt durch die riesige Resonanz in der Presse ist sich das Team einig, dass die Versuche mit höheren Geschwindigkeiten fortgesetzt werden sollen. Da die Rüsselsheimer Hausstrecke dafür nicht geeignet ist, fällt die Wahl auf die Avus in Berlin. Sie verfügt über zwei lange Geraden.

Der Opel RAK 2 wird eigens für die Avus-Rekordfahrt auf dem Chassis eines Opel 10/40 PS konzipiert und stellt in mehreren Punkten eine Weiterentwicklung zum RAK 1 dar. Er ist mit 4,88 Meter im Vergleich zu seinem Vorgänger länger, dazu aerodynamisch verfeinert, hat größere Flügel und verfügt über 24 Feststoffraketen, die zusammen sechs Tonnen Schub entwickeln. Beibehalten wurde die stufenweise elektrische Zündung der Ladungen per Pedal im Fußraum. Motor und Getriebe hat der rund 560 kg schwere Renner mit dem futuristischen Design nicht.

Als Pilot nominiert sich Fritz von Opel selbst. Seinen bahnbrechenden Auftritt in Berlin plant er sorgfältig – technisch wie organisatorisch. Rund 3000 Personen, Journalisten, Prominente, Sportler und Politiker, werden eingeladen. Die Gäste erscheinen zahlreich, darunter Boxer Max Schmeling, Dichter Joachim Ringelnatz, die Filmstars Lilian Harvey, Thea von Harbou und Metropolis-Regisseur Fritz Lang sowie die populären Rennfahrer Hanni Köhler und Carl Jörns. Vor dem Start halten Professor Johann Schütte,

Vorsitzender der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt, und Fritz von Opel prophetische Ansprachen. Der Rundfunk überträgt live. Danach macht sich die Opel-Mannschaft bereit.

Die Monteure August Becker und Karl Treber befreien den Opel RAK 2 von einer Segeltuchplane und schieben ihn vorsichtig zum Startplatz. Erst dort werden die Raketen installiert und mit dem Zündmechanismus verbunden. Polizisten räumen die Strecke, Fritz von Opel nimmt hinter dem großen Holzlenkrad Platz. Bedeutungsschwer drückt ihm Friedrich Sander die Hand. Das aufgeregte Raunen auf den Tribünen verstummt. Dann geht es Schlag auf Schlag. „Raketen-Fritz“ im Rückblick: „Ich trete auf das Zündpedal. Hinter mir heult es auf und wirft mich vorwärts. Ich trete nochmals, nochmals und – es packt mich wie eine Wut zum vierten Mal. Seitwärts verschwindet alles. Die Beschleunigung ist ein Rausch. Ich überlege nicht mehr. Die Wirklichkeit verschwindet. Ich handle nur noch im Unterbewusstsein. Hinter mir das Rasen der unbändigen Kräfte.“

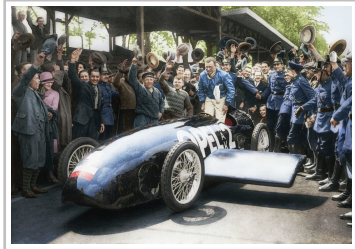
Der Rüsselsheimer meistert die Nordkurve und das Aufbäumen des Wagens, denn die Flügel liefern nicht genügend Abtrieb für das halsbrecherische Tempo. Nach knapp drei Minuten ist alles vorbei. Der RAK 2 rollt langsam aus, die großen weißen Rauchwolken lösen sich unter dem Jubelsturm der Zuschauer im Himmel über Berlin auf: Eine Utopie wurde Wirklichkeit, ein spektakulärer Triumph. Von Opel erreicht 238 km/h und wird mit dem Spitznamen „Raketen-Fritz“ über Nacht zu einer der großen Berühmtheiten der Nation. Die Marke Opel gilt ab sofort als progressivster und innovativster Autohersteller. Das Raketenzeitalter hat begonnen.

Beflügelt durch den großen Erfolg in Berlin setzen Fritz von Opel und Friedrich Sander ihre Experimente fort. Mit der Raketen-Draisine Opel RAK 3 erreichen sie am 23. Juni 1928 in Burgwedel auf der sogenannten schnurgeraden Hasenbahn mit 256 km/h einen Geschwindigkeits-Weltrekord für Schienenfahrzeuge. Nach Versuchen mit einem Motorrad, der legendären Opel Motoclub, wenden sie sich schließlich intensiv der Fliegerei zu.

So gelingt am 30. September 1929 in Frankfurt eine neuerliche Pioniertat: der erste öffentliche Raketenflug der Welt mit dem von Julius Hatry gebauten Hochdecker Opel-Sander RAK.1. Kurz darauf werden die Raketenversuche bei Opel jedoch unter dem Eindruck der Weltwirtschaftskrise beendet und die Entwicklungskapazitäten voll auf die Fahrzeugentwicklung konzentriert.

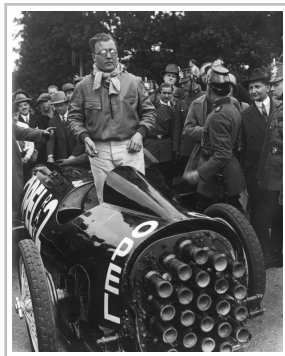
Heute gehört die Erforschung und Entwicklung neuer Antriebstechnologien mehr denn je zu den vorrangigen Unternehmenszielen eines Automobilherstellers. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



90 Jahre Opel RAK 2: Fritz von Opel lässt sich feiern.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



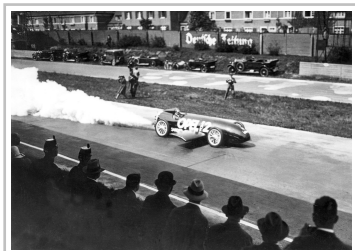
90 Jahre Opel RAK 2: Fritz von Opel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



90 Jahre Opel RAK 2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



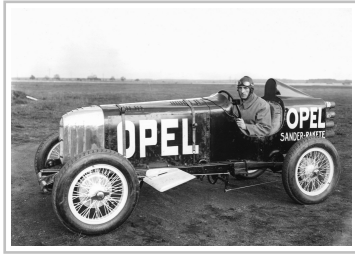
90 Jahre Opel RAK 2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



90 Jahre Opel RAK 2: Fritz von Opel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



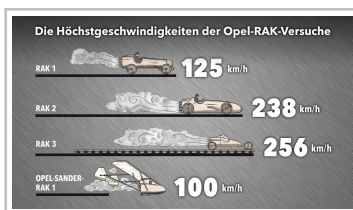
Opel RAK 1: Am Steuer Kurt Volkart.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



90 Jahre Opel RAK 2: Opel-Sander Raketen-Flugzeug.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opels Raketen-Rekorde.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
