
Historie und Histörchen (59): Ausflug ins Raketen-Zeitalter

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 Patente 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: Fritz von Opel mit Sprengstoff im Rücken.

Am 23. Mai 1928 fand auf der Berliner Rennbahn Avus ein besonderes Schauspiel statt. Opel hatte einen Wagen mit Raketenantrieb geschaffen und ein Sohn von Adam Opel, Fritz von Opel, saß am Steuer. Die deutschen Raketenspezialisten Max Valier und Sander beschäftigten sich zwar eher mit fliegenden Raketen, doch da sie Geld benötigten, ließen sie sich auf das Projekt ein. Valier lieferte die raketenspezifische Ausrüstung, während Opel aus Firmenbeständen die fahrzeugtechnischen Komponenten beisteuerte.

RAK-1 schaffte 150 Meter

Die öffentliche Premiere fand bereits am 11. April 1928 auf der Opel-Rennbahn statt. Immerhin hatte hier Fritz von Opel nach acht Sekunden die 100 km/h erreicht. Doch die Fahrt endete schon nach einer halben Minute und 150 Metern. Doch niemand dachte ans Aufgeben. Es wurde eine Rakete mit höherer Schubkraft eingebaut. Aus dem RAK-1 wurde damit der RAK-2.

Der RAK-2 ähnelte einem Rennwagen, hatte aber nun seitlich zwei stummelförmige Flächen. Im Heck arbeiteten insgesamt 24 Sander-Feststoff-Raketen. Die insgesamt 120 kg Sprengstoff in ihnen wurden nacheinander gezündet. An dem Wagen arbeitete auch der junge Kurt C. Volkerath mit, der sich um die Aerodynamik des Wagens kümmerte. Schon beim Start war durch die meterlange herausschießende Feuerspur deutlich zu sehen, dass die Alltagstauglichkeit in Frage gestellt werden konnte. Doch immerhin schaffte der RAK-2 einen neuen Rekord. In nur 24 Sekunden legte der Wagen die 1800 Meter mit einer Geschwindigkeit von 230 km/h zurück.

General Motors hatte kein Interesse am Raketenantrieb

Noch Ende 1928 verkaufte die Familie Opel ihr Unternehmen an den US-Konzern General Motors – und der hatte kein Interesse an Raketenautos. Exakt einen Monat später stellte der RAK-2 auf den abgesperrten Eisenbahngleisen bei Burgwedel (Hannover), auf der sogenannten Hasenbahn mit 254 km/h einen neuen Schienenweltrekord für unbemannte Fahrzeuge auf. (ampnet/hptb)

Bilder zum Artikel



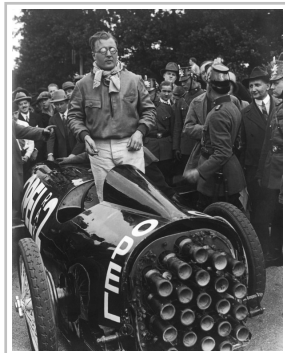
90 Jahre Opel RAK 2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



90 Jahre Opel RAK 2: Fritz von Opel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



90 Jahre Opel RAK 2: Fritz von Opel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel RAK 2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel RAK 2 und Opel Motocub.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



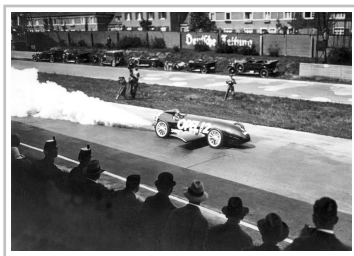
Opel RAK 2 (Nachbau von 1990).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



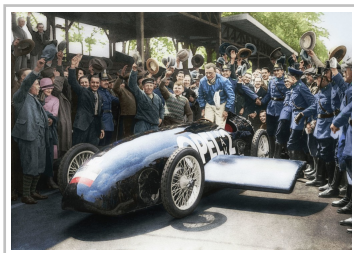
Opel RAK 1: Am Steuer Kurt Volkart.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



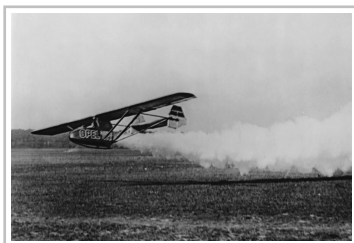
90 Jahre Opel RAK 2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



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

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



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

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
