



**OPEL 4**<sub>PS</sub>

Typologie 1924 bis 1931, zusammengestellt von Eckhart Bartels





## DER WERDEGANG DES 4 PS OPEL

**D**er Geburtstag des 4 PS Opel, der mit Recht heute der Volkswagen Deutschlands genannt werden kann, fällt in den Januar 1924, zu welcher Zeit pro Tag 1 Exemplar gebaut wurde. Die Nachfrage nach dem Wagen forderte jedoch bald eine Produktionssteigerung, welche bereits im Oktober 1924 ein Viertelhundert pro Tag und Ende Mai 1925 ein volles Hundert erreicht hatte.

Der Motor wies anfänglich einen Hub von 90 und eine Bohrung von 58 auf, welche bis zur Fabrikationsnummer 1500 beibehalten und dann in 90x60 umgewandelt wurde, welche Abmessung auch heute noch besteht.

Bis zur Fabrikationsnummer 18000 arbeitete der Motor mit Magnetzündung, die dann in Batteriezündung umgewandelt wurde. Dieselbe Nummer zeigte auch die Hauptkühlveränderung vom Spitzkühler zum flachen Kühler.

Im Oktober 1926 wurde das Chassis in seiner Leistungsfähigkeit durch Verstärkung, Verlängerung und Verbesserung des Rahmens so gesteigert, daß der Wagen als offener Dreisitzer, wie als Dreisitzer-Limousine herausgebracht wurde. Anfänglich wurde noch Viertelelliptikfederung verwendet, dann ging man von dieser Federung auf die Verwendung von Halbelliptikfedern über und schuf einen Viersitzerwagen, welcher als solcher seit dieser Zeit **amtlich zugelassen** worden ist.

Bei diesem Modell wurde von der Fabrikationsnummer 21750 ab die Vierradbremse eingeführt. In dieselbe Zeit fällt auch die Veränderung der Vorderachse, die Verlängerung der Haube und die Anbringung des Benzinbehälters in der Stirnwand. So entwickelte sich der 4 PS Wagen durch die Jahre hindurch sicher und logisch weiter, sich alle Erfahrungen des Autobaus und die Anforderungen der schreitenden Zeit zunutze machend, bis er schließlich um die Jahreswende 1929/30 reif geworden war für die einschneidende letzte Verbesserung, die ihn zum verbesserten OPEL 1930, zu dem vollkommensten Vertreter seiner Preisklasse stempelt.

Nicht nur innerlich hat dieser Wagen sich entsprechend den Zeitanforderungen fortentwickelt, wobei er gewissermaßen eine Illustration zu dem Werdegang der gemachten Erfahrungen darstellt. Die Hülle dazu paßte sich entsprechend Geschmack und Mode stets an und umschloß harmonisch das Ganze.

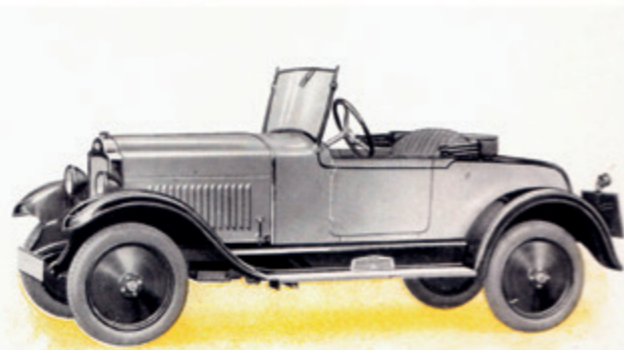
Seine sich ständig steigernde Verbreitung und die Tatsache, daß er in weit über 100000 Exemplaren durch alle deutschen Gaue und weit über Deutschlands Grenzen hinausrollt, sind der beste Beweis für seinen Wert und seine Preiswürdigkeit.

### 1924



RM 4300.-

### 1930



RM 1990.-

## Zum 100. Geburtstag

### Willkommen zum kleinen Rückblick

Noch vor Beginn der öffentlich sichtbaren Aktivitäten der Alt-Opel IG gab es selbstverständlich „alte Opel“. Sie waren als Opel-Veteranen keine Besonderheit. Noch 1970 fotografierte ich einen Opel „Laubfrosch“ als Werbeträger an einer Tankstelle in Hannover. Weitere vier Jahre später war er weg. Die Tankstelle war auch kein Platz für einen 50. Geburtstag. Dafür widmete sich die Opel AG dem Jubiläum ihres wichtigen Urahnen durch intensive Pressearbeit: „Opel Laubfrosch, der Schrittmacher einer Epoche“. Die Aussage stimmt, denn der kleine Opel war das erste deutsche Automobil, das „am laufenden Band“ produziert wurde.

Inzwischen sind seit 1974 nochmals 50 Jahre vergangen. Wir als Alt-Opel IG und seit 1972 aktiv dabei, nehmen diesen Geburtstag gern als Gelegenheit, die Geschichte dieses Epoche prägenden Kraftfahrzeugs in einer Sonderpublikation zusammenzufassen. „Der Kleine“ war nicht nur für Reiche, er sollte durch seine **einfach Technik** und vor allem Preispolitik ein „Automobil für Jedermann“ sein. Deshalb lassen wir hier neben der Geschichte und der Dokumentation von Fakten die Menschen erzählen, denen dieser kleine Wagen mehr bedeutet, als nur ein Fort-



bewegungsmittel zu nutzen. Unser Dank für diese Zusammenstellung geht an alle Beteiligten sowie an Opel Classic.

*Eckhart Bartels  
Alt-Opel IG eV  
Referat Firmen- und  
Produktgeschichte*

### Grußwort von Opel Classic:

Jetzt sind es 100 Jahre seit dem Start des erfolgreichsten deutschen Kleinwagens, den der Volksmund bewundernd „Laubfrosch“ nannte. Die Marke Opel erntete mit dem ersten „Volks-Automobil“ den berechtigten Lorbeer, als Pioniere der rationellen Fertigung „am laufenden Band“ zu gelten. Mit dem Opel 4 PS konnte ein größerer Kundenkreis erstmals ein Auto zu erschwinglichen Preisen erwerben, weil Präzision und Qualität eine damals ungeahnte Stückzahlsteigerung erlaubten. Opel bietet seitdem in seiner Modellpolitik eine breite Palette an repräsentativen Fahrzeugen an, in der ein Corsa in anerkannter Tradition die Markengeschichte weiterführt.

*Leif Robwedder*

### Der kleine Opel

Kein Automobil hat Deutschland so verändert wie der „Kleine Opel“ aus Rüsselsheim. Seine Preisgestaltung sozialisierte erstmals das Automobil als ein Stück Mobilität für Jedermann. Das galt für Beruf und Freizeit. Mehr Menschen als je zuvor, konnten sich den Traum eines Automobils leisten. Durch den Mut der Unternehmerfamilie Opel, sich den errungenen Fortschritt anzueignen, begann auch in Deutschland eine neue Epoche des Automobilbaus. Der preiswerte Typ 4/12 PS Zweisitzer erreichte 1924 schnell ungewohnte Stückzahlen. Ebenso schnell nannte der Volksmund den nur in grün lackierten Wagen liebevoll „Laubfrosch“, weil das offene Auto mit seiner strammen Federung über Wege und Straßen „hoppelte“. Opel hatte den Wagen konsequent als „Serienwagen“ für große Stückzahlen konzipiert. Der Käufer konnte ein kleines, aber vollwertiges Motorfahrzeug zu einem erschwinglichen Preis erwerben. Und tatsächlich, der Erfolg lag im Konzept: einfaches Konstrukt, standardisiert produzieren, knapp kalkulieren und bei steigenden Stückzahlen in kurzen Intervallen den Verkaufspreis senken. Zugleich auch ein funktionierendes Werkstatt- und Händlernetz aufbauen, mit Festpreisen für Reparatur und Ersatzteile. So wird erstmals in Deutschland die Hunderttausend geknackt.

### Inhalt:

Der „Laubfrosch“ wird 100.....	3
1899-1931: Die Opel-Werke und ihre Zeit.....	4
1924: Der Start des Serienwagens.....	5
Preise nach Jahren.....	7
Blick auf das „laufende Band“.....	8
Kurioses zum Opel 4 PS.....	10
Typologie von 1924 bis 1931.....	12
Produktionszahlen.....	14
Technische Daten für 4/12PS bis 1,1 Liter.....	17
Die 4 PS Typgruppe mit Jean-Marc Bach.....	18
Geschwister Weitz aus Oberursel.....	19
Werner Puggel aus Oelsnitz.....	21
Stephan Güthlein aus Erlangen.....	22

← Abb. links: Den Opel Händlern von 1930 wurde in der internen Monatszeitschrift „Zum Erfolg“ Ausgabe Mai dieser Werdegang des Erfolgsautomobils 4PS vermittelt. Nicht ganz genau. In der eigenen Produktionsstatistik, hier am Ende der Sonderausgabe einzusehen, beginnt die Serienfabrikation im Mai 1924. Und auch aller Anfang ist schwer: Nach den ersten drei Chassis änderte man tragende Teile, was wir ebenfalls in einer Übersicht der Modellentwicklung anhand des Teilkatalogs dokumentieren.



# 1899-1931: Die Opel-Werke und ihre Zeit

Opel baut seit Frühjahr 1899 im Werk Rüsselsheim erstmals neben Nähmaschinen und Fahrrädern auch Motorwagen. Damit gehört Opel zu den ersten Automarken in Deutschland, auch wenn die „selbstfahrende Kutsche“ zunächst nur für wenige Käufer erschwinglich ist. Ende des Jahrhunderts schwächeln die Absatzmärkte für Nähmaschinen und Fahrräder, und die Familie Opel will nach dem Tode des Firmengründers 1895 das Produktionsangebot erweitern. Die Söhne suchen einen Partner für die Herstellung des zukunftsweisenden Verkehrsmittels Automobil. Nur der Hofschlosser und Tüftler Friedrich Lutzmann aus Dessau, seit 1894 mit rund 60 verkauften Patent-Motorwagen überregional im Geschäft, ist bereit, sein Wissen und die Fertigung nach Rüsselsheim zu verlegen. Das ist für alle Beteiligten sehr mutig, denn die Abnehmer von Automobilen sind zunächst nur wenige Begüterte, die zudem ein Automobil mit Chauffeur oder mehr sportlich als Herrenfahrer bewegen. So prägt auch bei Opel die erste Dekade des Automobils mehr ein Angebot an hochwertigen Luxuswagen.

1908 entsteht bei Opel ein einfacher Zweisitzer für Selbstfahrer, der auch konstruktiv zur Kostensenkung im Autobau beitragen soll: Opel baut den Typ 4/8 PS, der als „Doktorwagen“ mit zwei Sitzen sich gut verkaufen lässt. Als Zweisitzer 5/10 PS und Nachfolger 5/12 PS sowie Viersitzer 6/14 PS werden erstmals Bauteile identisch. Doch von einem kostensenkenden „Serienbau“ kann noch keine Rede sein. Nach wie vor ist jedes Fahrzeug ein Unikat und erfordert erhebliche Anpassungen auch „gleichartiger Bauteile“. Aber der Anfang ist gemacht, auch wenn die bestehende Typenvielfalt, nicht normierte Teilemaße und die bestehende Arbeitsorganisation mit fehlenden „Einzweckmaschinen“ eine „Produktion in Serie“ verhindern. Nach wie vor erreichen die Lohnkosten beim Autobau ein Viertel der Gesamtkosten.

Mit diesen Erfahrungen geht Opel in die dritte Dekade des Automobilbaus. Mit einem einfachen aber vollwertigen Fahrzeug und Nutzung von hochwertigen Maschinen für große Stückzahlen müsste man doch die Nachkriegsflaute überwinden können. Die Opel Idee kam rechtzeitig.



Opel 5/12 PS von 1909



Der kleine Opel gehört zur Familie

# 1924: Start des Serienwagens

Der erste deutsche Kleinwagen in Serienfertigung ist ein Meilenstein im Automobilbau. Dieser Schritt zum kleinen, rationell gefertigten Automobil führte den Beweis, größere Stückzahlen lassen die Herstellungskosten sinken. Im Laufe der über sieben Produktionsjahre reduzierte sich der Verkaufspreis für den Opel 4PS um mehr als die Hälfte. Damit wird der kleine Opel für viele Berufe erstmals ein erschwingliches Auto und trägt ganz wesentlich zum guten Ruf der Motorwagenfabrik Adam Opel bei. Gleichzeitig können die bis dahin bestehenden Vorurteile gegenüber billiger Massenware entscheidend

zugunsten der Qualität der Serienfabrikation verringert werden. Schließlich erreicht der Opel 4 PS bis zum Auslaufen der Produktion im Sommer 1931 die stolze Zahl von fast 124-tausend Exemplaren. Eine Größenordnung, die kein anderer Hersteller in Europa zuvor erreichen konnte.



## Wettbewerber: Das Kleinwagenangebot in Deutschland

Fabrikat	Baujahr	Typ	B/Hub/ Zyl.	ccm	Bemerkungen, Preis in RM
Adler	1922 - 1923	6/22	67 x 110 / 4	1550	nicht bekannt
AGA	1921 - 1927	6/20	64 x 110 / 4	1418	1925 7.000.- 1926 6.000.- 1927 5.250.- 8.500.- 6.755.- 4sitzer offen Limousine
Apollo	1921 - 1925	4/14	60 x 92 / 4	960	2sitzer offen, ohne Verdeck
Brennabor	1922 - 1925	6/20	70 x 102 / 4	1569	4sitzer offen 5.800.- RM
Hanomag	ab Mitte 1925	2/10	80 x 100 / 1	500	genannt „Kommissbrot“, 2sitzer 2.650.- RM
Wanderer	1919 - 1924	5/15	64,5 x 100 / 4	1306	17PS, 2sitzer und 3sitzer offen 7.000.- RM von 1912-1926 mit kleinen Veränderungen gebaut und als „Puppchen“ bezeichnet
Citroen	1921 - 1926	C	55 x 90 / 4	856	„Okt.1921 bis Aug.1923 mit Batteriezündung, Sept.1923 bis Mai 1926 mit Magnetzündung und ab 1924 als Dreisitzer „Trefle“ genannt
Fiat	1919 - 1926	501	??x?? / 4	1460	20 PS
Tatra	1923 - 1926	11	??x?? / 2	1056	12 PS, 4sitzer Tourer
Opel	1924 - 1925	4 PS	58 x 60 / 4	950	Typ 4/12 PS 2sitzer 4.600.- bis 3.600.- RM

1919: Ein schwerer Neubeginn. Als Folge des ersten Weltkrieges wird Deutschland verpflichtet, erhebliche Leistungen für Reparationen an die Siegermächte zu zahlen. Es entsteht eine „auf Pump“ aufgebaute Wirtschaftspolitik mit Geldentwertung. Eine Hyper-Inflation führt zur Zahlungsunfähigkeit der jungen deutschen Republik. Schon im Januar 1923 besetzen die Franzosen das Ruhrgebiet, um ihre Forderungen direkt zu kassieren. Die deutschen Arbeiter weigern sich und stellen ihre Arbeit ein. Auch in Rüsselsheim wird Opel durch französische Soldaten kontrolliert. Das Werk erhält keine Lieferungen von Gussteilen und Rohmaterialien. Die Fertigung wird im August 1923 eingestellt. Nur ein kleiner Teil der Opel-Arbeiter bleibt und wird mit opel-eigenen Notgeldscheinen bezahlt.

Die Opel-Brüder und ihre Techniker nutzen die Zeit der Werksschließung für einen Neuanfang: Einzelne Hallen werden abgerissen, neue Räume für eine damals noch revolutionäre Produktionstechnik „am laufenden Band“

aufgebaut. Aus Exportlieferungen vergangener Jahre hat die Firma Opel ansehnliche Guthaben auf ausländischen Banken in Dollar-Währung deponiert, um mit diesem Kapital moderne Maschinen in den USA zu kaufen. Auf dem zunächst nur 42 Meter langen Fließband sollen die einzelnen Aggregate und Fahrzeugteile rationeller zum kompletten Kraftwagen zusammengefügt werden. Das reduziert die Herstellkosten. Doch ohne Erfahrung kalkuliert man vorsichtig: Der erste Preis für den neuen Opel 4/12 PS wird im Mai 1924 mit **4.600 Mark** bekannt gegeben. Das bisherige Opel-Angebot bleibt bei Preisen von 10.000 bis 20.000 Mark: Das sind die Modelle 9/30 PS, 10/35 PS, 14/48 PS sowie die 6-Zylinder-Wagen 21/60 PS und 30/80 PS. Sie entstehen für einen kleinen, anspruchsvollen Kundenkreis in einer abseits liegenden Werkhalle noch bis 1925 in konventioneller Manufaktur.



Werkskapelle mit der Tagesproduktion von 100 Opel 4 PS-Wagen



Citroën 5 HP von 1924



Opel 4 PS Zweisitzer



Betriebsanleitung 1925



Das Opel Programm von 1924 ohne 4 PS

Typ	Zyl	ccm	PS	Ausführung	Preis/Mk.	Stückzahl
9/30	4	2330	30	Chassis Limousine offener 4-5sitzer Lieferwagen, 500-600 KG	7.000 10.500 9.000 8.250	alle Modelle von 9/30 bis 30/80 1924 = 1811 Fzg. 1925 = ca. 1800 Fzg.
10/35	4	2.576	35	Chassis Limousine offener 6sitzer Lieferwagen, 500-600 KG	7.600 12.000 10.600 8.250	
14/48	4	3.434	48	Chassis Limousine offener 6-7sitzer	8.600 13.500 11.600	
21/60	6	5.643	60	Chassis Limousine offener 6-7sitzer	10.250 15.800 13.750	
30/80	6	7.789	80	Chassis Limousine offener 6-7sitzer Sport-Type	12.500 19.000 16.000 18.000	
Lkw.	4	6.229	40	Lastwagen 3-4 Tonnen	12.000	
20/40	4	6.229	40	Automobil-Feuerspritze	20.000	
36/80	4	9.287?	ca.85?	Automobil-Feuerspritze	22.000	



Seitenansicht des Motors, Vergaserseite mit Wechselgetriebe



Weihnachten 1927: 4/14 PS mit 135.000km zwischen Garmisch und Murnau

Den radikalen Wechsel der Produktionsmethoden haben die Opel Brüder gut vorbereitet. Eine bedachte Risikobereitschaft zeichnet die erfolgreichen Unternehmer aus: Wilhelm von Opel beobachtete seit 1898 die industrielle Entwicklung in den Vereinigten Staaten von Amerika durch seine Studienbesuche und lässt im Frühjahr 1913 seinen Ober-Ingenieur Wilhelm Wenske bei US-Autoproduzenten Maschinen und Produktionsprozesse prüfen. Schließlich entscheiden sich die Opel-Fabrikanten mit Dr. Fritz von Opel in der dritten Generation für den Einsatz hoher Investitionen, die mit dem neuen Produktionsprozess verbundenen sind. Die Umstellungen bei Opel erfolgen derart radikal, dass eine neue Nomenklatur und Nummerierung bei technischen Zeichnungen und Stücklisten notwendig wird.

Die Ära der Messing-Opel mit Spitzkühler und individueller Bauweise läuft aus. Mit dem 4PS-Opel beginnt eine neue Zeit. Jetzt muss der kleine Opel die „feine Marke“ der verflossenen Kaiserzeit vertreten. Er ist in seiner konstruktiven Einfachheit verblüffend. Kupplung und Getriebe bilden mit dem Motor eine Einheit. Einfach erfolgt die Motorkühlung ohne Wasserpumpe nach dem Thermosiphonprinzip. Die Geschwindigkeitsregelung übernimmt ein Pedal, platziert zwischen Kupplung und Bremse. Das Benzin aus dem Tank erreicht allein durch Gefälle den Vergaser. Einfach ist die Schaltung mit drei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang, der Hebel hierfür liegt nicht mehr außen, sondern bereits in Wagenmitte neben der Feststellbremse. Ausgesprochen



Erfolgreiche Evolution: 1930

praktisch sind die einfachen Stahlscheibenräder im Alltag und zugleich preiswert zu produzieren. Mit elektrischer Beleuchtung und Magnetzündung ist der kleine Opel tatsächlich ein vollwertiges Automobil, der zwei nebeneinander sitzenden

Personen Platz bietet. Völlig neu und ebenso einfach ist ein Kofferraum im bootsförmigen Karosserieheck. Hier können „Laubfrosch“-Eigner ihre Geschäftsutensilien geschützt vor der Witterung gleich hinter den Sitzen verschließbar verstauen. Eine einfache stabile Starrachse vorn und hinten sowie die gesamte Technik entsprechen dem Standard großer Wagen. Mit dem 4 Zylinder-Einlitermotor in Reihe und einer Leistung zwischen 12 und 14 PS ist das Fahrzeug für die damaligen Straßen und Wege ausreichend motorisiert.

Im Mai 1924 sind die technischen Vorbereitungen für die Herstellung eines kleinen Kraftwagens in größeren Stückzahlen bei Opel abgeschlossen. Frühe Absatzprognosen sind noch zaghaft. Zunächst will Opel auch nur einen Wagen pro Tag produzieren, doch die einsetzende Nachfrage führt schon bald zu einem Tagesausstoß von 25 Wagen. Am Ende des ersten Produktionsjahres werden erstaunliche 100 Wagen pro Tag erreicht. Stolz präsentiert man dieses Ergebnis in Anzeigen und auch sympathisch verpackt mit den Klängen der Werkskapelle bei öffentlichen Veranstaltungen auf der Opel-Rennbahn am Schönauer Hof. Inzwischen hat der Volksmund den Opel-Kleinwagen wegen seiner grünen Farbe bereits liebevoll als „Laubfrosch“ getauft. Er ähnelt durchaus dem Citroën 5HP Typ „C“, den die Opel Techniker als geeignete Vorlage für eine eigene Serienkonstruktion verwenden. Die Franzosen geben ihrem Wagen eine gelbe Lackierung, während der 4PS-Opel vereinfacht nur in grüner Farbe angeboten wird. Bei einem einfachen Blick sind die Unterschiede gering, daher der Ausspruch „dasselbe in grün“. Citroën prozessiert mehrere Jahre gegen die Firma Opel, kann aber auch nach Jahren des Rechtsstreits nicht seine Interessen durchsetzen. Am 25.Juni 1927 fällt das Urteil des Kammergerichts in Berlin, dass der kleine Opel kein „sklavischer“ Nachbau sei. Der Opel-Wagen lässt sich durch Farbe, Kühlerform und Markenzeichen sowie durch wesentliche Konstruktionsdetails von Kunden unterscheiden. Die Firma Th. Prinz in Köln als Generalvertreter für Citroën in Deutsch-

land muss bestätigen, dass zwischen 1924 und 1925 viermal so viele Kleinwagen von Opel als von Citroën gekauft werden. Konsequenz für den Wettbewerber: Anfang des Jahres 1926 wird die Produktion des Citroën Typ „C“ eingestellt.

Allerdings leiden beide Anbieter im Herbst 1925 unter einer allgemeinen Absatzschwäche in der Automobilindustrie. Für den 4 PS wird jedoch der niedrige Preis für eine solide Konstruktion zur Alleinstellung. Seine Anspruchlosigkeit bei Wartung und Reparatur sowie die geringen Unterhaltskosten werden von vielen Besitzern gern weiterempfohlen.

Auch Opel nutzt die guten Erfahrungen mit der Standardisierung in Konstruktion und Produktion. Ende 1925 wird ein zum 10 PS „vergrößertes“ Modell vorgestellt, der über fünf Jahre die Mittelklasse dominiert, wie später die Modelle Olympia und Rekord. Vom Opel 10 PS-Modell werden auch Liefer- und leichte Lastwagen abgeleitet.

Die Opel Werke schaffen in vier Jahren den Sprung nach vorn. Rationelle Produktionsprozesse, gut ausgebildete Mitarbeiter, ein leistungsfähiger Maschinenpark und ausgereifte, preiswerte Produkte bringen die Opel-Werke 1928 auf Platz 1 in Deutschland: 44 Prozent aller produzierten Wagen tragen das Opel-Markenzeichen. Mit 736 Verkaufsstellen gewinnt Opel zunehmend Marktanteile. Der 4PS-Opel ist führend in der Kleinwagenklasse und neben den starken Importfahrzeugen erreicht Opel einen Marktanteil von 26 Prozent bei den in Deutschland verkauften Automobilen. Dieses rapide Wachstum zwingt ein Familienunternehmen zu Entscheidungen. Die Kapitalreserven sind aufgebraucht. Aus heutiger Sicht hat eine vorausschauende Firmenleitung in den Händen der Opel-Familie den rechtzeitigen Verkauf des Unternehmens eingeleitet und konnte so den Zusammenbruch der Finanzmärkte am schwarzen Freitag Ende 1929 leichter überstehen. Am 1. April 1929 übernimmt der Konzern General Motors in Detroit die zuvor in eine Aktiengesellschaft umgewandelten Opel Werke. So ist der Fortbe-

stand des traditionsreichen deutschen Unternehmens am Main gewährleistet.

GM sieht für den europäischen Kleinwagen weiter wachsende Chancen auf den internationalen Märkten, die durch die weltumspannende GM-Organisation bedient werden. Bis 1931 bleibt der Opel 4 PS, zuletzt als Typ 1,1 Liter, im Programm - beworben mit vielen neuen Marketingideen aus USA. Nach weniger als zwei Jahren präsentiert GM den 4PS-Nachfolger als neu entwickelten Kleinwagen Typ 1,2 Liter. GM setzt auch in Zeiten wirtschaftlicher Rezession bei Opel Zeichen für eine erfolgreiche Kleinwagen-Zukunft.

**LIEFERWAGEN**

Besuch aufzufordern, stellen wir Ihnen Ansichtskarten zur Verfügung, die Sie an alle Mitglieder der betreffenden drei Branchen in Ihrem Bezirke versenden sollen.

Adressen haben Sie außer in Ihrer Kartei in dem Adreß- und Telefonbuch, Branchenadreßbuch.

Die bisher mit dieser Sonderschau gemachten Erfahrungen berechtigen zu den besten Hoffnungen und wir sind überzeugt, daß diese Schau auch für Sie einen Faktor zum Erfolg bilden wird.

Wir haben diese Lieferwagen-Sonderschau für Sie vorbereitet und zusammengestellt, deren Wirkung Sie aus unseren heutigen Abbildungen ersehen. Diese Sonderschau soll in mehreren Ausführungen nach einem bestimmten Reiseplan Deutschland durchwandern und zirka eine Woche bei der betreffenden Firma verbleiben, so daß je zwei Tage zur Ausstellung jeder der drei Branchen zur Verfügung stehen. Um die in Frage stehenden Interessenten zum

Sommer 1930: GM Marketing zur Händler-Verkaufsförderung für Lieferwagen

Opel 4PS-Preise in RM 1924 -1931

	Ausgabe	Typ	2-Sitzer	2-S. Luxus	3-Sitzer	4-S. Tourer	4-S. Luxus	Lim 3-Sitz	Lim 4-Sitz	Luxus-Lim.	Cabriolet	Lieferwag.	Chassis	Chassis	Quelle
1924	Mai	4/12	4600										kurz		ohne Ballon-Reifen
	Juli		4300												
	Spätsommer*		4500												
	Herbst		4100												
1925	November	4/14	4000					5800				4200	lang		
	Dezember		3900					5600							
1925	Juli		3850		4600			5300				4200			
	November		3750		4200	4750		4800	5250			4000			
	Dezember		3600	3700	4200	4300		4800	4950			3900			
1926	Juli	4/16	3000		3200	3600			4300			3400			
	Dezember		2980			3400			3980			3300			
1927	Februar		2800			3100			3600			3150	2500		
1928	Mai		2700			3000			3500	3800					Anz.:Deutscher Jäger
	Juli		2500			3000			3500	3800		3050			Opel Abzahlungsliste
	Oktober		2500			2980				3500					Anz.: Kosmos
1929	Januar	4/20	2300	2600		2800	3100			3200	3400	2800	2100		Preisliste Typ 1,1 Liter
	Juli	1,1L	2100	2400		2550	2850			2930	2450	2550	1950	2050	
1930	Januar		1990				2350				2700	2500			
	Juni		1990				2350				2700	2500	2400		"Zum Erfolg" Opel-Hdl.
1931	> unverändert														Keine Preisliste vorh.



# 1926: Blick in die Opel Serienfertigung

Opel schreibt in seinem Rückblick zum 65 jährigem Bestehen, dass die Entscheidung für die Investition in eine Serienproduktion „ein doppeltes Wagnis“ gewesen war:

- die Umstellung des Arbeitsprozess für die Mitarbeiter mit der Bereitstellung des für die Maschinen geeigneten Materials sowie
- die Akzeptanz für ein Serienprodukt durch die Abnehmer am Markt.

Ein Serienwagen ist nicht vergleichbar mit dem bis dahin bei Opel individuell gebauten Sport- oder Luxuswagen. Die teuren Werkzeug-Maschinen werden aber erst rentabel, wenn sie in „automatisierten Prozessen“ in größeren Stückzahlen „unverändert“ produzieren können. Dabei stellte seinerzeit die wechselnde Qualität des verfügba-

ren Materials das größte Problem dar. Konsequenterweise richtete Opel entsprechende physikalische und chemische Labors zur Materialvorprüfung ein.



Teilefabrikation, hier Zylinderblöcke auf dem Rollenband



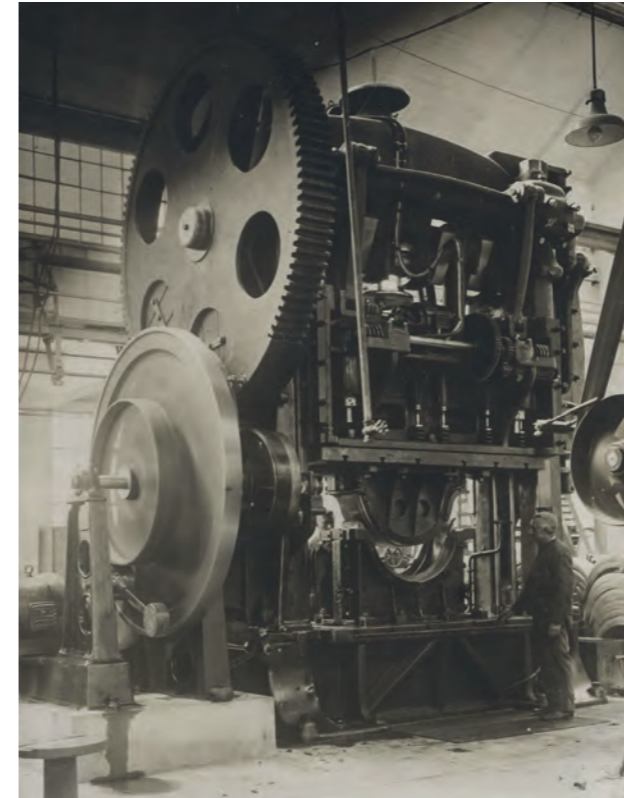
Teilmontage der 4PS-Motoren



Blick in ein Materialprüfungs-labor



4 PS-Motoren am „laufenden Band“



1927 installiert Opel auf stabilen Fundamenten das Presswerk mit Tiefziehmaschinen. Unter hohem Druck entstehen jetzt preiswert Bleche für Dachrundungen und neue Kotflügel



Aus dem Obergeschoss kommen die Karosserien zur passenden Zeit



Montageband für den Zusammenbau von Federn und Rahmen, hier am Beispiel des Opel 10PS



Auch im Karosseriebau erfolgt 1927 bereits die Fertigmontage der 4 PS-Karosserien. Die Einzelteile kommen auf Hängebahnen zum Montageort



Die letzten Meter am Band werden die Wagen schon auf eigenen Rädern geführt



# Kurioses zum Opel 4 PS

Was mit Opel-Wagen passiert, wenn diese als „verkauft“ das Werk in Rüsselsheim verlassen, ist so vielfältig wie der erreichte Käuferkreis. Doch selbst Opel nutzte die Fähigkeiten seines Kleinwagens für den Eigenbedarf. Man brauchte ab Herbst 1926 zur Verbesserung der Logistik im werksinternen Materialtransport kleine Zugmaschinen für mehrere Anhängeloren. Die Opel-Schlepper entstehen aus umgebauten 4PS-Fahrgestellen mit nur noch zwei Meter Radstand. Statt Normalbereifung kommen vier kleine stabile Vollgummireifen von 500 mm Durchmesser zum Einsatz. Verzögert wird mit vier Seilzug-Trommelbremsen, was eine Höchstgeschwindigkeit bis zu 20 km/h erlaubt. Der unveränderte 1 Liter-Motor mit 16 PS Leistung entwickelt mit einem Übersetzungsverhältnis von 7:50 eine Zugkraft von drei bis vier Tonnen in der Ebene! Zum Vergleich: Der Personenwagen gleicher Stärke wird mit 9:50 ausgeliefert.

Dieser praktische Opel-Schlepper bleibt auch Geschäftspartnern nicht verborgen. Nach zahlreichen Anfragen ist Opel 1928 bereit, die kleine Zugmaschine an ausgewählte Kunden abzugeben. Der Opel-Schlepper kann für 2750 Mark erworben werden.

Aber der Einsatz des 4PS-Schleppers ist nicht für die Landwirtschaft geeignet. Die dort verwendeten Umbauten ehemaliger Personenwagen sind individuelle Konstruktionen. Wir finden manchmal noch selbstfahrende Arbeitsmaschinen als Holzsägen, Messerschleifer und Kleintrecker mit Mähbalken. Auch ein professionelles Angebot gab es ab 1926 vom Wagnerbetrieb Anton Kulmus aus Eisenharz im Allgäu. Man baute aus abgelegten Personenwagen kleine Traktoren mit entsprechenden Umbauteilen. So kamen auf Grundlage des funktionie-

renden Opel-Chassis kleine Traktoren mit Zusatzgetriebe und Anbauten zum Einsatz.

Die individuelle Nutzung eines 4 PS zeigt sich auch in verschiedenen Sonderkarosserien Während Opel für das Droschken-



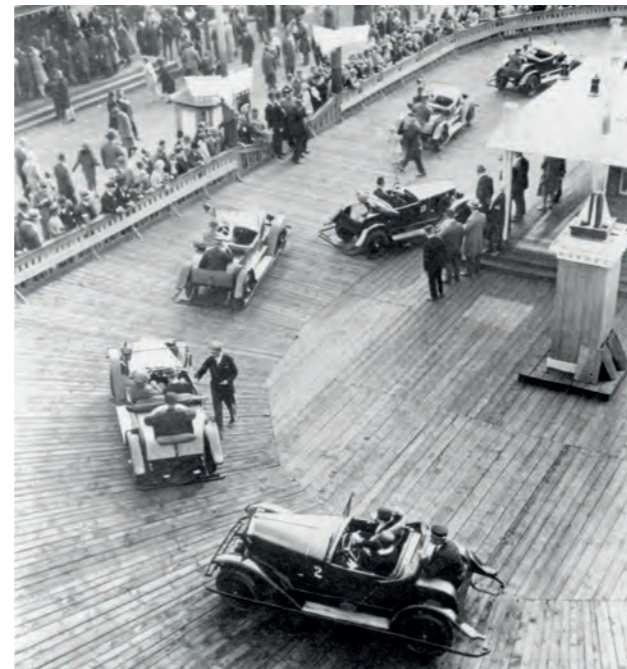
Die Opel-Basis war auch als Kulmus-Landmaschine zäh und langlebig



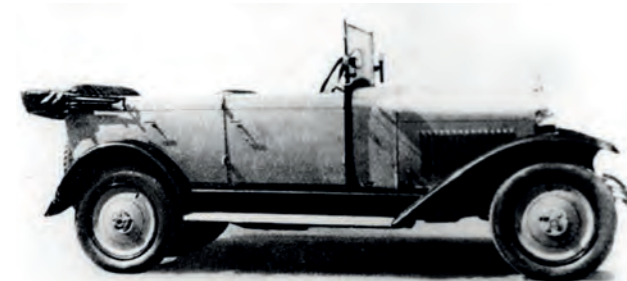
Prospekttitel von 1928



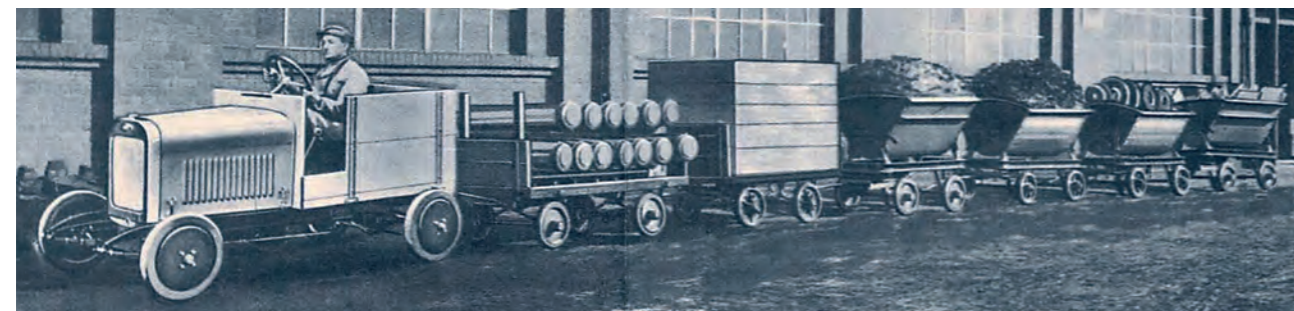
Droschke auf 3114mm-Rahmenlänge von Buhne in Berlin



Berlin Luna-Park 1929: Autofahren 75 Pfennig



Verlängertes 4PS-Chassis mit drei Türen: Kühn-Phaeton von 1927



Opel Schlepper für 3 bis 4 Tonnen um 1927

gewerbe von Anfang an verlängerte Fahrgestelle lieferte, wurden normale Chassis für Sportwagen umgebaut. Ja selbst Rennwagen entstanden für professionellen Wettbewerb, wie es uns von der AVUS übermitteln ist. Deren Geschichte soll hier aber nicht vorgestellt werden. Aber ein skurriler Einsatz des 4PS-Cabriolets als „Selbstfahrer“ für Rummel- und Kirmesplätze soll nicht unerwähnt bleiben. Da das Schaustellergewerbe nicht so gut dokumentiert ist, muss man auf Fragmente zurückgreifen. Wir finden 1929 in einer Opel-Wandzeitung für ihre Händlerorganisation den Hinweis auf den Lunapark in Berlin. In der deutschen Hauptstadt werden jedes Jahr neue Attraktionen für Spaß und Nervenkitzel gefordert. Da macht es Sinn, die Besucher zu locken: „Für 75 Pfennig lernen Sie Autofahren“. Das war natürlich keine Fahrschule. Aber einmal am Steuer eines echten Opel 4PS sitzen zu dürfen und sogar „echt“ über ein Oval einer „grellebunten“ und nachts auch beleuchteten Holzbahn zu knattern, das war eine der meistbewunderten Neuheiten Ende der Zwanziger Jahre. Alles war echt, das Auto, der Motor, das Fahren. Nur der Fahrer hatte kein funktionierendes Lenkrad und wirkungslose Pedale vor den Füßen. Der wirkliche Fahrer saß hinten im Schwiemuttersitz. Vorne am Volant konnte der „zahlende Gast“ seine Fahrschulübungen ohne Risiko für ein paar Minuten ausleben.

Erfinder dieser Idee war der Schausteller Arthur Franke. Er bekam für dieses Fahrgeschäft ein Patent erteilt. Seine gestaltete Fahrlandschaft wurde mit sieben umgebauten Opel Wagen ausgestattet. Möglicherweise hat er sich auch mit dem Opel Werbeleiter und Mitglied des Opel Vorstands, Fritz von Opel, abgestimmt. „Raketens-Fritz“ war immer offen für auffällige Attraktionen. Die Zustimmung zum Namen „Die Opel-Bahn“ war wohl nur eine Formalie. Mit dieser beliebten „Selbstfahrbahn“ wurden viele Volksfeste besucht. Wir finden heute Bilder aus Bayern ebenso wie vom Dom in Hamburg. Zu diesem Zeitpunkt hatte Arthur Franke seine Idee längst weiterverkauft. Firma Eberhardt in Hamburg wie auch Schausteller Friedrich Wilhelm Siebold nutzten diese Rummelplatz-Attraktion. Siebold installierte die Opel-Bahn ab 1931 auch im Berliner Traumland, denn hier konnte



Opel-Bahn: Da ging es rund mit echtem Benzin und Abgas

jeder sich ans Steuer setzen, ob Mann oder Frau, und ob mit oder ohne Promille.

In den Arsenalen der Automobilgeschichte fanden wir auch einen das ganze Spaßmoment übertrumpfenden Dokumentarfilm. Der zeigt in wenigen Szenen, wie ein solcher „umgebauter“ Opel ohne Fahrer mit einem funkgesteuerten Apparat scheinbar autonom fahren kann. Ein vorausfahrender Wagen mit „Funker“ gilt als Steuermann für den nachfolgenden unbesetzten Opel. Die Aufnahmen entstanden in Hamburg als Werbung zum Besuch des „Winterdom“. Ähnliche Publicity erzielte man in Dresden mit einem unbesetzten 4PS-Zweisitzer ein Jahr zuvor, mit dem zum Besuch der Opel-Bahn auf der Vogelwiese eingeladen wurde. Bildberichte vom Opel mit Fernsteuerung gibt es 1928 auch von der Pressa in Köln, einer internationalen Ausstellung zur kulturellen und ökonomischen Bedeutung des Zeitungswesens und der Kommunikationstechnik, die mehrere Monate viele Besucher anzog. Vieles davon bleibt aber kurios...



4PS-Reklamewagen von F.W. Rosenbaum Breslau



Ferngesteuerter Opel: Werbung für die PRESSA



4 PS Rennwagen gewinnt in Ungarn



# Typologie der 4PS-Baureihe

**Mai 1924 4/12 PS (951 ccm)**

FIN 001 bis 003: Erste Konstruktion mit Änderungen am Rahmen für die Serie ab  
 FIN 004 bis 999: Nur Zweisitzer in grüner Lackierung, kurzer Rahmen, Spitzheck, Rechtslenkung, Kühler leicht zugespitzt, seitliche Motorhauben mit 7 Luftschlitzen/mittiger Halter, schwarze Lackierung von Chassis, Kotflügel und Stahlfelgen, Scheinwerfer in Tropfenform. Eckiges Zierblech am Einstieg mit Rautenmuster. Tank-einfüllstutzen vor verstellbarer Windschutzscheibe, Lederpolster und wasserdichtes Segeltuchverdeck mit Rückfenster. Gaspedal zwischen Kupplungs- und Bremspedal. Ungebremste Vorderräder. Techn. Daten und Verkaufspreise siehe separat.  
**August 1924**  
 FIN 1001: Änderung Getriebeantriebswelle 3. Gang statt Klauen mit Feinverzahnung

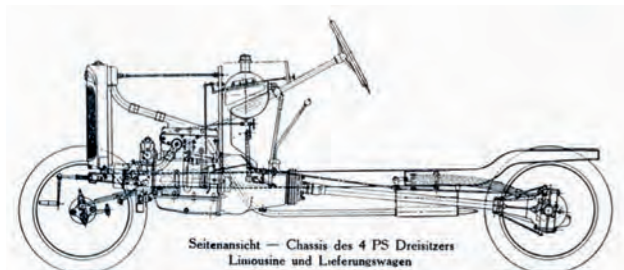


Erste Baureihe 4/12 PS mit 951 ccm und kurzem Fahrgestell

**Ende Oktober 1924 4/14 PS (1018 ccm)**

FIN 1500: Zylinderbohrung von 58mm auf 60mm vergrößert, Hubraum jetzt 1018 ccm.  
**Ende November 1924**  
 FIN 2057: Erweitertes Programm zum Zweisitzer, neuer 3-Sitzer in grün als „offener Tourer“, Limousine mit 3-Sitzen in stahlblau/Oberteil in schwarz, Lieferwagen in rotbraun bis 200 kg Zuladung. Frontscheibe Limousine horizontal geteilt. Fußbremse wirkt jetzt per Gestänge auf die Hinterräder, Handbremse auf das Getriebe.

**März 1925**  
 Seitliche Motorhaube mit zweimal 6 Luftschlitzen, Zierblech auf Trittbrett nach oben gerundet oberhalb Opel-Markenzeichen.



Zweite Baureihe mit 1018 ccm-Hubraum und verlängertem Chassis

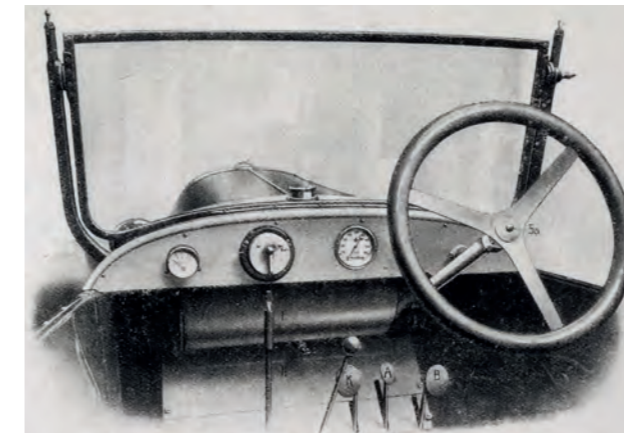
**November 1925**  
 Programmerweiterung: Neuer Zweisitzer „Luxus“ ersetzt das „Spitzheck“, Viersitzer ersetzen bis Sommer 1926 auch die bisherigen 3-Sitzer beim „Tourer“ und „Limousine“.  
**Mai 1926**  
 FIN 18001: Kühler in Hufeisenform, neue Kotflügel mit Rand, Batterie-Zündung ersetzt Magnet.  
**September 1926**  
 FIN 21001: Blattfedern vorn 7-Blatt-Halbelliptik statt bisher Viertelelliptik. Tank-einfüllstutzen unter Motorhaube, Haube mit seitlich 15 Luftschlitzen und 2 Haltern. Zweiflügel-Ventilator.  
**Oktober 1926**  
 FIN 21751: Vierradbremse mit Seilzug statt mech. Gestänge, Vorderachse als Faustachse statt Gabelachse/Froschschenkel.

**Der neue Dreisitzer**  
**OPEL**  
**hat** geschlossene Aluminium-Karosserie  
 Licht- u. Starteranlage Bosch  
 Kilometerzähler, Boschhorn  
 5fache Ballon-Cordbereifung  
**leistet** 72 Kilometer in der Ebene  
 45 Kilometer bei 4% Steigung  
**verbraucht** im direkten Gang  
**kostet** 5 kg Benzin auf 100 Kilom.  
**5800** Mark

ADAM OPEL / MOTORWAGENFABRIK / RÜSSELSHEIM a.  
 Anzeige November 1924



4/14 PS Modellvarianten für 1925



4 PS Rechtslenkung



4/16 PS ab November 1926 mit Linkslenkung, Pedalanordnung unverändert: Mitte Gaspedal.

**Übersicht: Produktionsstatistik und Export Opel 4 PS 1924 - 1931**

	Gesamt	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
PKW: Offene und geschlossene Fzg.	115685	2606	12995	8666	26764	21866	20657	18939	3192
Lieferwagen	7896	154	980	653	2012	1074	1454	1217	352
<b>Gesamt</b>	<b>123581</b>	<b>2760</b>	<b>13975</b>	<b>9319</b>	<b>28776</b>	<b>22940</b>	<b>22111</b>	<b>20156</b>	<b>3544</b>
davon Export		131	612	529	726	805	878	?	

Quelle: Opel AG Abt. Statistik/Archiv Bartels

**November 1926 4/16 PS**

FIN 23001: Linkslenkung, Kupplungs- und Getriebegehäuse werden getrennte Gussteile.  
 FIN 23501: Zylinderkopf mit Wasserstutzen, auch zwei getrennte Gussteile.  
 Farben:  
 Zweisitzer in grün, blau, beige, bordeauxrot  
 Viersitzer in grün, beige, bordeauxrot  
 Limousine in blau/oberhalb in schwarz  
 Lieferwagen in bordeauxrot.  
 Im Laufe des Jahres wurde die Lackierung von Japan-Lack auf schnell trocknenden Nitrocellulose-Lack umgestellt. Lackierung ohne Grundierung. Ofentrocknung ab 1928.  
**Februar 1927**  
 FIN 29001: Getrennte Bremsseile jetzt einteilig für bessere Bremswirkung.  
 Am 18. Juni 1927 läuft der 40.000. Opel 4 PS vom Band mit „versilberten“ Stahlfelgen.  
**August 1927**  
 FIN 45351: Tiefbettfelgen für Drahtreifen ersetzen Flachbettfelgen für Wulstreifen.  
**Oktober 1927**  
 FIN 50000: Am 8. Oktober 1927 wird der 50.000. Opel 4

**DAT-Zuordnung 4 PS Fg.Nr. 1924-1939**

Baujahr	ccm	Leistg.PS	Zyl	Type	Radstand	Fg.-Nr. von	bis Fg.Nr.
1924-1927	1010	12 bis 16	4	4/14 PS	2255	R.1	R.50000
1927-1928		16 bis 20		4/16 PS	2520	R.50001	R.80000
1928-1929		20		4/20 PS	2510	R.80001	R.100300
1930 (Jan.-Dez.)				1,1 Liter	2510	1A-1	1A-19700
1931 (Jan.-Juni)				1,1 Liter	2510	1B-1	1B-4000

Quelle: DAT-Modellkatalog 1938

PS fertiggestellt. Neue Kühlerform wie beim „Packard“. Scheinwerfer in modischer Trommelform. Limousine und Zweisitzer-Coupé mit seitlichem Kühlergitter und seitlichen Doppel-Leisten. Neue Blechpressen erlauben für „Programm 1928“ sukzessive die Einführung runder Formteile in die Serie: bei Kotflügeln vorn wie beim hinteren Dachabschluss der „Ballon-Limousine“, die zusätzlich als Luxus-Limousine mit verbessertem Armaturenbrett angeboten wird.  
 Prospekt „Opel 1928“: 4 PS-Modell als 2-Sitzer, 4-Sitzer, Limousine, Luxus-Limousine und Coupé. Lieferwagen mit offenem Fahrerhaus.  
 Auf Wunsch auch Getriebeübersetzung für Gebirge. Sechskantige Verschlusskappe der Radnabe mit auftragendem Wulst statt bisher in zylindrischer Form.



**Februar 1928**  
 FIN 58001: Vorderfeder mit 8-Blatt statt 7.  
**März 1928**  
 FIN 60001: Neue Haubenhalter.

4/16 PS ab Oktober 1926: Vierrad-Bremse





**Opel 4PS Produktionsstatistik 1924 - 1931 mit Fahrgestell-Nummern (FIN)**

1924	Januar	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Total
Pkw	0	0	0	0	100	284	221	212	309	477	479	524	2606
Lieferwag.*											54	100	154
<b>Gesamt</b>					100	284	221	212	309	477	533	624	<b>2760</b>
kumuliert**					100	384	605	817	1126	1603	2190	2760	<b>R.2760</b>
1925	Januar	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Total
Pkw	701	854	1278	1533	1745	2124	1775	1208	868	612	156	141	12995
Lieferwag.*	70	80	90	100	100	100	100	80	70	70	60	60	980
<b>Gesamt</b>	771	934	1368	1633	1845	2224	1875	1288	938	682	216	201	<b>13975</b>
kumuliert**	3531	4465	5833	7466	9311	11535	13410	14698	15636	16318	16534	16735	<b>R.16735</b>
1926	Januar	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Total
Pkw	116	144	279	416	583	663	813	782	715	1190	1413	1552	8666
Lieferwag.*	10	13	30	40	50	60	70	70	70	80	80	80	653
<b>Gesamt</b>	126	157	309	456	633	723	883	852	785	1.270	1.493	1632	<b>9319</b>
kumuliert**	16861	17018	17327	17783	18416	19139	20022	20874	21.659	22.929	24.422	26054	<b>R.26054</b>
1927	Januar	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Total
Pkw	1391	1544	2726	2691	3131	3186	2315	2217	2352	2067	1766	1378	26764
Lieferwag.*	140	150	200	200	262	200	200	200	130	120	110	100	2012
<b>Gesamt</b>	1531	1694	2926	2891	3393	3386	2515	2417	2482	2187	1876	1478	<b>28776</b>
kumuliert**	27585	29279	32205	35096	38489	41875	44390	46807	49289	51476	53352	54830	<b>R.54830</b>
1928	Januar	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Total
Pkw	1169	2051	3052	2730	2083	1964	1533	1646	1624	1926	1205	883	21866
Lieferwagen	111	63	85	82	70	81	61	72	87	101	128	133	1074
<b>Gesamt</b>	1280	2114	3137	2812	2153	2045	1594	1718	1711	2027	1333	1016	<b>22940</b>
kumuliert**	56110	58224	61361	64173	66326	68371	69965	71683	73394	75421	76754	77770	<b>R.77770</b>
1929	Januar	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Total
Pkw	1588	1102	1385	2195	2707	3065	2656	2176	963	1155	893	772	20657
Lieferwagen	134	73	84	123	150	134	109	122	133	212	97	83	1454
<b>Gesamt</b>	1722	1175	1469	2318	2857	3199	2765	2298	1096	1367	990	855	<b>22111</b>
kumuliert**	79492	80667	82136	84454	87311	90510	93275	95573	96669	98036	99026	99881	<b>R.99881</b>
1930	Januar	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Total
Pkw ***	1434	1429	2650	3564	3269	1847	1150	771	904	618	136	1167	18939
Lieferwagen	177	129	165	102	76	34	75	110	100	96	79	74	1217
<b>Gesamt</b>	1611	1558	2815	3666	3345	1881	1225	881	1004	714	215	1241	<b>20156</b>
kumuliert**	101492	103050	105865	109531	112876	114757	115.982	116863	117867	118581	118796	120037	<b>1A-19700</b>
ab 100300 =	1A-1192	1A-2750	1A-5565	1A-9231	1A-12576	1A-14457	1A-15682	1A-16563	1A-17567	1A-18281	1A-18496	1A-19737	minus 37
1931	Januar	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Total
Pkw	1103	683	341	216	710	139	0						3192
Lieferwagen	73	137	31	37	73	1	0						352
<b>Gesamt</b>	1176	820	372	253	783	140	0	0	0	0	0	0	<b>3544</b>
kumuliert**	121213	122033	122405	122658	123441	123581							<b>1B-3581</b>
plus 37	1B-1213	1B-2033	1B-2405	1B-2658	1B-3441	1B-3581							<b>1B-3581</b>
<b>4PS Gesamt, Pkw und Lkw</b>													<b>123.581</b>

\* Lieferwagen-Prod. von 1924 bis 1927 monatlich nicht bekannt, aber rechn. ermittelt, da Monatszahlen "Gesamt" (Pkw und Lfw.) bekannt: Zahlen von Opel-Archiv Rüss.

\*\* kumuliert = FIN Fzg.-Identifikationsnummer /zuerst Motornummer, dann Fahrgestell-Nr. Nach Nr. R.100300 beginnt Nr. 1A-001 bis 1A-19700, 1B-001 bis 1B-3581. Quelle: DAT-Liste.

© Bartels Alt-Opel Archiv 12-2023

**Ende April 1928**

FIN 64001: Rundgeformte Kotflügel mit Verbindungsstange zwischen den Scheinwerfern für alle Modelle.

**Juli 1928**

FIN 68901: Kupplungsdrucklager über einen Meyer-Schmiernippel von außen zu warten.

**November 1928 4/20 PS (1,1 Liter)**

Programm auf der IAMA in Berlin: Zweisitzer, Viersitzer, Cabriolet, Limousine, Lieferwagen und Chassis. Ausstattung vereinheitlicht. „Cabriolet“ mit feststehenden Türrahmen, ohne Sturmbügel ersetzt Coupé. Limousine Luxus wird Standard. Felgen mit Zierstreifen.

FIN 76301: Haubenhalter als Bügelhandgriff.

**Januar 1929**

Modelle 4PS nach neuer Steuerformel 1,1 Liter mit 20 PS Leistung. Kooperation mit **Karosseriewerke Otto Kühn in Halle/Saale**. Bis 1931 (Insolvenz im Oktober) konnten über Opel 4PS-Sonderkarosserien wie Kombinations-Limousinen und -Pritschen, Droschken sowie Cabriolets und Zweisitzer bestellt werden. Dr. Friedrich (Fritz) Opel war Miteigentümer bis zur Enteignung Mai 1946.

**Mai 1929**

FIN 86501: Einsatz Vergaser aus Spritzguss mit Drosselklappe statt Messing mit Drehschieber.

**17. Oktober 1929**

Pressefoto vom 100-tausendsten 4 PS. Opel ist seit 1. April 1929 ein Teil von General Motors/USA mit Interims-Generaldirektor Keith Wood, zuvor Leiter der GM GmbH Montagewerke Berlin. Vom 16. bis 18. Oktober tagt im Beisein von GM

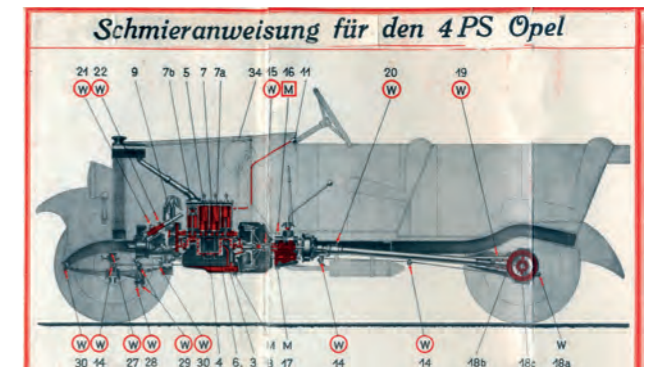


Modelle Frühjahr 1927

Präsident Alfred P. Sloan in Rüsselsheim der Aufsichtsrat mit Wilhelm von Opel. Anschließend findet die erste Händlertagung in Frankfurt statt. Seit Beginn 1924 sind über 97.000 „kleine Opel“ produziert worden. In 1929 entstehen monatlich 1700 Expl. des 4 PS, also inszeniert man vorgezogen das 100.000. Modell pressewirksam. Tatsächlich wird diese Zahl erst zum Jahreswechsel erreicht.

**Januar 1930**

FIN 100300. Mit 1A-0001 beginnt die neue Zählweise nach GM Vorgaben für das Produktionsjahr 1930. Die 4PS- bzw. 1,1 Liter-Modelle für 1930 werden im Prospekt „Der verbesserte Opel“ als „Volkswagen Deutschlands“ bezeichnet. Straffung des Angebots mit erneuter Preissenkung. Offene Zwei- und Viersitzer verlieren Käufer gegenüber Limousine und Cabriolet (2 Notsitze,



1927: Schmierplan: W wie wöchentlich

**4 PS nach Karosserie**

1929	Gesamt	Jan.	Feb.	Mrz.	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Zweisitzer	2446	427	289	313	416	399	133	184	132	45	33	21	54
Viersitzer	2141	206	151	180	309	356	184	257	195	80	199	9	15
Limousine	9634	864	589	705	1017	1230	1353	1130	994	497	762	375	118
Cabriolet	5350	13	18	86	304	575	1230	1015	755	258	46	478	572
Chassis	1086	78	55	101	149	147	165	70	100	83	115	10	13
<b>Gesamt Pkw</b>	<b>20657</b>	<b>1588</b>	<b>1102</b>	<b>1385</b>	<b>2195</b>	<b>2707</b>	<b>3065</b>	<b>2656</b>	<b>2176</b>	<b>963</b>	<b>1155</b>	<b>893</b>	<b>772</b>
Lieferwagen	1454	134	73	84	123	150	134	109	122	133	212	97	83
<b>Total</b>	<b>22111</b>	<b>1722</b>	<b>1175</b>	<b>1469</b>	<b>2318</b>	<b>2857</b>	<b>3199</b>	<b>2765</b>	<b>2298</b>	<b>1096</b>	<b>1367</b>	<b>990</b>	<b>855</b>
1930													
Zweisitzer	654	61	16	105	129	103	32	72	54	27	0	55	0
Viersitzer	879	64	16	105	190	144	120	81	85	68	6	0	0
Limousine	10764	232	795	1526	2250	2326	1267	583	206	456	349	25	749
Cabriolet	5902	972	600	914	931	564	368	279	336	285	218	45	390
Chassis	740	105	2	0	64	132	60	135	90	68	45	11	28
<b>Gesamt Pkw</b>	<b>18939</b>	<b>1434</b>	<b>1429</b>	<b>2650</b>	<b>3564</b>	<b>3269</b>	<b>1847</b>	<b>1150</b>	<b>771</b>	<b>904</b>	<b>618</b>	<b>136</b>	<b>1167</b>
Lieferwagen	1217	177	129	165	102	76	34	75	110	100	96	79	74
<b>Total</b>	<b>20156</b>	<b>1611</b>	<b>1558</b>	<b>2815</b>	<b>3666</b>	<b>3345</b>	<b>1881</b>	<b>1225</b>	<b>881</b>	<b>1004</b>	<b>714</b>	<b>215</b>	<b>1241</b>
1931													
Zweisitzer	90	0	62	26	2	0	0						Neue 1,2 Ltr.-Limousine ab Juli
Viersitzer	75	0	0	19	27	28	1						
Limousine	1967	756	401	157	112	429	112						
Cabriolet	914	297	203	95	40	253	26						
Chassis	146	50	17	44	35	0	0						
<b>Gesamt Pkw</b>	<b>3192</b>	<b>1103</b>	<b>683</b>	<b>341</b>	<b>216</b>	<b>710</b>	<b>139</b>						
Lieferwagen	352	73	137	31	37	73	1						1,2 Ltr.-Lieferwagen ab Sept.
<b>Total</b>	<b>3544</b>	<b>1176</b>	<b>820</b>	<b>372</b>	<b>253</b>	<b>783</b>	<b>140</b>						



Sturmstange). Limousine und Cabriolet mit Kurbelfenstern, elektrischem Richtungsanzeiger, verstellbarem Rückblickspegel und „pneumatischem Scheibenwischer“. Optisch aufgewertet durch geänderte Zierleisten, auch für Farbtrennungen. Motorkühlung mit Vierflügel-Ventilator. Neue Parabol-Scheinwerfer (170 mm Durchmesser) wieder in Tropfenform. Niederdruckreifen 4.50x18, nur Zweisitzer 4.00x18. Verbesserter Vergaser, Übersetzung der Lenkung (Schneckenlenkung Untersetzung 10,5:1), das System des Bremsgestänges und der Bremsenabdichtung (Bremsfläche 540 qcm). GM startet Verkäuferschulungen für den Abverkauf der 4PS-Reihe bis Erscheinen des von GM entwickelten Nachfolgers 1,2 Liter. Letzte (offizielle) Fahrgestell-Nr. für 1930 ist 1A-19700.

**November 1930**

Einsatz von Bohnalite-Leichtmetallkolben mit 3 Kol-

benringen statt Graugusskolben. Erhöhung der Verdichtung auf 1:5,6. Steigstromvergaser Zenith 22 MU am Krümmer statt horizontal am Motorblock. Messerrad-Ölpumpe statt Zahnradpumpe. Ventilator wieder zweiflügelig. Gummibelag auf Trittbrettern. Hinterachsübersetzung 5,56:1. Stoßdämpfer an beiden Achsen für Personenwagen.

**Januar 1931**

Fahrgestell-Nr. 1B-0001 bis 1B-3581. Produktionsende Mitte Juni 1931. Das letzte Baujahr wurde mit Metalldach ausgeliefert statt wetterfestem Holzlattendach. Runde Pedalhebel. Armaturenbrett mit Öldruckanzeige, KM-Zähler, Tachometer mit Skala 120, Zündschalter. Gesamtproduktion 123.581 Exemplare. (siehe Produktionsstatistik).



Karosseriewerke Kühn in Halle in Kooperation mit Opel



Typentafel 4/20 PS auch bei Kühn-Karosserien



Januar 1929: 4/20 PS mit runden Kotflügeln

**ZWEISITZER**  
ALLWEITER-VERDECK, ECHTE LEDER-POLSTERUNG  
**M.2800**

**VIERSTITZER**  
ALLWEITER-VERDECK, ECHTE LEDER-POLSTERUNG  
**M.3100**

**LIMOUSINE**  
VIERSTITZIG  
**M.3600**  
PREISE AB WERK  
SOFORT LIEFERBAR BEI 100 OPEL-VERTRÄGERN

Billig in der Anschaffung, die durch ein bequemes Ralensystem noch wesentlich erleichtert ist, begnügt sich der Opel 4 PS auch im Betrieb mit denkbar geringsten Kosten. Nur 150 RM beträgt die Jahressteuer, der Benzinverbrauch nur 6-7 Liter auf 100 Kilometer. Nahezu 50 000 Opel 4 PS sind im Verkehr, teilsweise 100 000, 150 000 und mehr Kilometer laufend, ohne je zu versagen. Begeistert ist das Lob ihrer Besitzer, denen der Opel 4 PS – besonders im Dienste des Berufs – ein unbezahlbarer Helfer ist.

Frühjahr 1927. Die Produktion läuft auf Hochtouren



Juni 1927: Der Chauffeur von Wilhelm von Opel mit dem Jubiläums-4/16 PS



Oktober 1927: Neue Frontgestaltung des 4/16 PS zum Jubiläum

Die Möglichkeiten des verbesserten Opel.

Das 4 PS-Programm für 1930 und 1931

**Technische Daten**

**Typ 4 PS „Laubfrosch“ bis Opel 1,1 Liter**

**Bauzeit:** Mai 1924 bis Juni 1931

**Aufbauten ab Werk:** Holz-/Stahlaufbauten: Offener 2-Sitzer mit Spitzheck, später Rundheck. Segeltuchverdeck mit Celluloidscheiben. Offene 2- und 3-Sitzer, Limousine 3-Sitzer und Lieferwagen. Offene 4-Sitzer und 2-Sitzer-Luxus (Rundheck). Limousine 4-Sitzer. Cabriolet. Chassis.

**Stückzahl:** Mai 1924 bis Juni 1931: 115.685 Personenwagen und 7.896 Lieferwagen. **Gesamt 123.581 Opel 4PS/1,1 Liter**

**Evolution:** **Mai 1924: 4/12 PS** als grüner Zweisitzer „Laubfrosch“. **Oktober 1924: 4/14 PS** geänderter Motor und verlängertes Chassis. Zusätzliches Modellangebot mit offenem 3-Sitzer in Grün, Limousine 3-Sitzer in Stahlblau (Dachteil schwarz) und Lieferwagen in Rotbraun. Offener 2-Sitzer mit Spitzheck („Laubfrosch“, kurzes Fahrgestell) wird bis **Herbst 1925** angeboten. **November 1925:** Luxus 2-Sitzer mit rundem Heck und Reserveradhalter, offener Tourer als 4-Sitzer, Luxus-Limousine mit 4 Sitzplätzen. **Mai 1926:** Kühlerfront (Hufeisenform), Kotflügel mit Randprägung. **November 1926: 4/16 PS:** Vierradbremse, Lenkung links. **Oktober 1927:** „Packard“-Kühler, Trommel-Scheinwerfer, Luxus-Modelle mit Kotflügeln in (Radform), aufgewertete Instrumententafel und Dach als „Ballon-Limousine“. Limousinen doppelte Zierleisten seitlich. **April 1928:** Scheinwerfer-Verbindungsstange zwischen Kotflügeln. **Oktober 1928:** Alle Modelle mit „gerundeten“ Kotflügeln. Ballon-Limousine wird Standard. **November 1928: 4/20 PS Typ 1,1 Liter.** Neu ist ein Cabriolet 2-Sitzer mit feststehenden Türrahmen/Notstühle unter Kofferklappe. **Oktober 1929:** Neue Fahrgestellnummer für alle Baureihen ab 1930. Typ 4 PS mit Präfix 1A-.... bzw. 1931: 1B-.... Parabol-Scheinwerfer, Querstrebe vor Kühler. **November 1930:** Bohnalite-Kolben statt Grauguss-Kolben. Verdichtung wird auf 1:5,6 erhöht, Leistung 20 PS, Juni 1931: Produktionsende. Nachfolgemodell Typ 1,2 Liter.

Opel Typ	4/12 PS	4/14 PS	4/16 PS	4/20 PS 1,1 Liter
<b>Motor</b>	0,95 Liter	1,0 Liter (ab Motor-Nr. 1501)		
Verbrennungsart	Otto			
Zylinderzahl/Anordnung	4 Zylinder in Reihe			
Zylinderkopf/Motorblock	abnehmbar / Grauguss / Kurbelgehäuse Aluminium			
Hubraum in cm³	951	1018	1018	1018
Bohrung x Hub in mm	58 x 90	60 x 90		
Leistung in PS/min <sup>-1</sup>	12 bis 14 / 2400	14 bis 16 / 2600	16 bis 18 / 2600	20 / 3100
Drehmoment in Nm/min <sup>-1</sup>	nicht bekannt			
Ventilsteuerung	seitlich stehend, Stirnräder			
Schmierung	durch Kapselpumpe	Druckumlauf mit Pumpe	Umlaufsch. mit Zahnradpumpe	1931: Messerradpumpe
Gemischtaufbereitung	Fallstrom-Vergaser	Solex-Horizontalvergaser DH22	Solex-Horizontalverg. FH26	Zenith 22MU
Kühlsystem	Thermosiphonkühlung/Spitzkühler	1926: Flachkühler	1927: Lamellenkühler	
Zündsystem/	Magnetzündung FF4	1926: Batteriezündung		
Bordspannung	6V	6 V / 70 Ah	6 V / 70 Ah	
<b>Kraftübertragung</b>				
Kupplung/Bauart	Einscheiben-Trockenkupplung			
Getriebe/Bauart/Gänge	3 Gang Zahnradschub-Schaltgetriebe			
Schaltung	Kugelschaltung in Wagenmitte			
Radantrieb/Bauart	Hinterradantrieb, Kardanwelle,	mit Kegelradausgleichsgetriebe,		Differential /Spiralverzahnung
<b>Karosserie/Fahrgestell</b>				
Chassis-Konstruktion	Stahlblechrahmen U-Profil mit Quertraversen			
Vorderradaufhängung	Gabelachse, 1/4Elliptik-Auslegerfedern, ab Aug. 1926: 7-Blatt Halbelliptik, Faustaschse, Halbelliptik in Gummilagern			
Hinterradaufhängung	Starrachse, 1/4Elliptik-Auslegerfedern ab Aug. 1926: 7-Blatt Halbelliptik			
Räder/Bauart	Stahlscheibenräder			
Reifen, Dimension	700 x 80 (20 Zoll)	Ballon 715 x 115 (4.50-18)	715 x 115 Niederdruck	4.50x18, 4.00x18
<b>Lenkung/Bremsen</b>				
Lenkung/Bauart	Schneckenlenkung, Rechtslsg.	dito,	dito, Linkslenkung	dito
Fußbremse	mechanisch auf Kardanwelle	Gestänge auf die Hinterräder	Seilzug-Vierrad-Bremse	dito
Vorderradbremse	ohne		Vierrad-Bremse, Trommel	
Hinterradbremse	Trommel		Trommel	
Handbremse	Seilzug auf Hinterräder	mechanisch auf Kardanwelle	dito	dito
<b>Maße und Daten</b>				
Radstand in mm	2255	2520	2520	2510
Spurweite vorn/hinten in mm	1160 / 1175	1175/1175	1175/1175	1160/1175
Länge/Breite/Höhe in mm				
-Offener Zweisitzer/Cabriolet	3200 / 1350 / 1650 mit Verdeck	3550 / 1450 / 1550 m.Verdeck	3550 / 1450 2-Sitzer	3700 / 1405 /1634
-Limousine		3550 / 1450 / 1550	3550 /1450 / 1550	3550 / 1405 /1720
-Lieferwagen	nicht im Angebot	3550 / 1450 / 1550	3560 / 1405 / 1800	
Leergewicht Pkw in kg	570	600, 4-Sitzer: 660, Lim. 740	720 bis 805	690 bis 870
Leergew. Lieferwagen in kg	-	670	580	
Fahrgestell Gewicht kg	425	420	580	
Zuladung in kg	200	230 bis 250	215 bis 300	170 bis 350
Nutzlast Lieferwagen in kg	-	200	DIN ab 1930:	460 (nto.280)
Zul. Gesamtgewicht in kg	-		Angabe ab 1930:	1040
Tankinhalt in Liter	26 im Motorraum	26, ab 9/1926: 28	28	28
Verbrauch ca. in Liter/100 km	6	6	7	7 bis 8
Höchstgeschwindigkeit in km/h	60	65	70	75 - 80



# Die Typgruppe 4 PS – und ihre Geschichte

Jean-Marc Bach

Kurz nach dem Start der Alt-Opel IG im Jahre 1972 wurde auch ein „Problem“ sichtbar: Wie funktioniert ein Club für alle bekannten Opel Produkte? Opel als innovativer Autobauer hatte schon damals in fast 75 Jahren Kraftfahrzeugbau eine Vielzahl an Automobilen und Motorrädern produziert. Also waren auch viele Spezialisten gefragt, um den Mitgliedern ausreichend Fachwissen bereitstellen zu können. Diese freiwilligen Helfer nannten wir „Typreferenten“.

Zu Beginn der Clubarbeit lag das Interesse bei den zwanzig Jahre alten Baureihen der Vier- und Sechszylinder der Bauzeit von 1948 bis 1953. Doch schon bald kamen ältere Opel-Typen in den Fokus, darunter auch die noch häufig anzutreffenden Modelle der 4 PS-Baureihe. Sie bildeten historisch bei Opel auch die Erfolgsgrundlage durch ihre „vorbildliche“ Serienproduktion. Schnell lernten wir, dass nicht alle 4 PS-Jahrgänge „Laubfrosch“ zu nennen sind. Hier wurde es immer wichtiger, die Differenzierung der Modellevolution zu erarbeiten.



Foto aus 1955: Alfred Bender aus Worms und sein Familien-Opel



Jakob Drach beim Alt-Opel Treffen auf dem Nürburgring 1978



Albert Schmarbeck, Schauspieler, bei der Anfahrt zum 2. Alt-Opel Treffen



1979: Familie Karl Arnst aus Montabaur beim Treffen in Hersbruck



Lutz Maier-Rehm aus Eisenach, Erinnerung an den 4PS vom Opa



Fritz Oesterlein, Nürnberg, erhält von Opel den 4 PS-Pokal



Mustergültig: 4 PS von Engelbert Möll aus der Schweiz

Das war aber nicht ganz einfach, da während der acht jährigen Bauzeit des 4 PS-Modells die Opel-Werke durch den Konzern General Motors erworben wurden. Für GM war dieser Teil der Opel Geschichte nicht so wichtig. So manche Information musste daher mühselig und mit Mitgliedern erarbeitet werden.

Diese Arbeit der Dokumentation zum Opel 4 PS begann bei mir schon 1975 mit Fragen und Antworten im Dialog zu langjährigen Besitzern. Dazu gehören Namen wie Jakob Drach in Mingolsheim, Albert Schmarbeck in Biebertal, Paula Weitz in Oberursel, Fritz Oesterlein in Nürnberg, Alfred Bender in Worms oder auch über „DDR-Grenzen“ hinweg wie Werner Biesterfeldt in Leipzig und Werner Puggel in Oelsnitz. Sie alle gilt es hier besonders zu würdigen. 2001 fand der Club mit Friedrich Rappsilber in Eckersdorf/Bayreuth einen 4 PS-Besitzer, der diese Aufgabe des Typreferenten professionalisierte. Rappsilber übernahm diese Arbeit mit der Akribie seines Berufs als vereidigter Sachverständiger für Kraftfahrzeuge. Zuerst stellte er eine Übersicht der Besitzer und ihrer Fahrzeuge zusammen, soweit wie möglich mit einer Vielzahl individueller Fahrzeugdaten. Dazu gehörte der Abgleich der historischen Angaben mit den verfügbaren Ursprungsquellen wie Verkaufsprospekte, Betriebsanleitungen, Teilekataloge und Werkstatt-Informationen, soweit diese bei Opel aber auch bei Besitzern und Bibliotheken einschließlich zeitgenössischer Publikationen bereitstanden. Spätere Literatur kam erst dann bei ihm zum Einsatz, wenn andere nachprüfbarere Fakten vorlagen. So entstand eine Datenbasis, die mit dem Stempel des Sachverständigen „geadelt“ werden konnte. So können wir heute auf die Modellgeschichte wie auch die Analyse des Teilekatalogs der Jahre 1924 bis 1931 zurückgreifen. Darüber hinaus wurden aus dem ständigen Kontakt mit den Besitzern die neuen Erkenntnisse über Reparatur und Instandhaltung gesammelt und durch den Typreferenten in seiner Typgruppe weitergegeben. Vieles was hier zum 100. Geburtstag dokumentiert wird, verdanken wir dem Engagement von Typreferenten.

2003 war es dann soweit: Das erste Typgruppentreffen förderte den direkten Kontakt und den freundschaftlichen Austausch unter den 4 PS-Besitzern, die sich nunmehr alljährlich über den nächsten Ort für ein 4PS-Treffen einigten. Wer einmal dabei war, der scheut auch keine weite Anreise, denn hier ist die Aussage gültig: Der Weg ist das Ziel, oder wie es Fritz B. Busch, der bekannte Motorjournalist und 4PS-Reisender, präziserte „...plötzlich hatten wir Zeit, ich weiß nicht woher!“ Während Busch vom Bodensee bis in den Tessin reiste, steuerte Bender mit seinem Laubfrosch in den 1960er Jahren von Worms die Pyrenäen, Ungarn und sogar Sizilien



Manfred Barz aus Delmenhorst mit 4/16 PS Sonderkarosserie, EZ April 1928



Typgruppentreffen im Opel Werk 1999

an. Derartige Fahrten mit einem historischen Fahrzeug verbinden Mensch und Technik auf eine wunderbare Weise.

Heute hat in der Typgruppe längst ein Generationenwechsel stattgefunden. Jean-Marc Bach aus Luxemburg, Jahrgang 1969, ist seit 2000 Mitglied in der Alt-Opel IG e.V. und hat seit 2008 die Lenkung des Freundeskreises der 4PS-Besitzer übernommen. Er ist als Berufsschullehrer mit Karosseriestandsetzung und Autolackiererei eng verbunden. Jean-Marc besitzt einen offenen 4PS-Zweitzer und weiß die Infrastruktur einer Alt-Opel IG zu schätzen. Mit Übernahme des Referats nutzt er den familiären und positiven Schwung in der Typgruppe für weiteren intensiven Austausch untereinander. Ihm liegt sehr daran, dass die traditionellen Ausfahrten und Jahrestreffen weiter stattfinden. Insbesondere die „Wintertreffen“, an dem der Opel-Klassiker nicht dabei – aber die Hauptperson in den Gesprächen ist. So kommen auch die Besitzer in den Genuss des familiären Kontakts, die „ihre Wagen altersbedingt“ nicht mehr bewegen können, aber den Kontakt zu Gleichgesinnten nicht verlieren wollen.

Typgruppenarbeit besteht im Wesentlichen im Beantworten

vieler Fragen zu diesem populären Opel-Typ, der aufgrund seiner Konstruktion und Zuverlässigkeit in alle Welt verkauft und viele Jahre im Einsatz blieb. Nicht zuletzt dadurch sind sehr individuelle Erhaltungszustände zu erkennen, die eine Alt-Opel IG wo gewollt dem Original gegenüberstellen will. Auch entsteht zum 100. Geburtstag diese Dokumentation, die den Besitzern und Interessenten für den „kleinen Opel“ gern zur Verfügung gestellt wird. Mit einem besonderen Gruß für weitere gute und wertvolle Zusammenarbeit.

An alle 4-PS-Freunde und die, die es werden wollen.

Alt-Opel IG Typgruppe 4 PS:  
Jean-Marc Bach \*2544  
1c, Rue du Château, L-4992  
Sanem, [bach@alt-opel.eu](mailto:bacb@alt-opel.eu)



Jean-Marc Bach neben seinem 4PS

Paula Weitz –  
und mein Leporello

Mein 4 PS begleitete mich von der Jugendzeit bis ins hohe Alter. Diese Erinnerungen habe ich 1976 aufgezeichnet für die Alt-Opel IG.

Ich bin Jahrgang 1900. Geboren in Berlin. Die schönen 1920er Jahre erlebte ich in der quirligen Großstadt. Mit 28 machte ich meinen Führerschein. Die Abnahme der mündlichen Prüfung fand damals in der Technischen Hochschule Charlottenburg statt. Ich war die einzige Dame unter 30 Herren. Nach bestandener Prüfung durfte ich gelegentlich die Wagen meines Freundes steuern, einen Chrysler und einen Austro-Daimler. Aber ich wollte gern mein eigenes Fahrzeug besitzen. Da ich in Tempelhof wohnte und im Berliner Westen beschäftigt war, schaute ich mich aufmerksam nach einem Kleinwagen um.

Die Kaufgelegenheit kam unerwartet. Beim Warten auf die Straßenbahn hielt plötzlich ein schmutziges Opel-Cabriolet neben uns am Trottoir. Vielleicht schaute ich zu interessiert, jedenfalls fragte er mich mit einem Lächeln, ob ich den Wagen kaufen wolle. Er sei ein Architekt aus Berlin-Niederschöneweide und wolle sich dringend einen größeren Wagen zulegen. Sein Preis stimmte, und ich erwarb den knapp zwei Jahre alten, ungepflegten 4PS-Opel. Es war mein erstes selbstverdientes Geld. Ich war sehr stolz auf meinen Opel, sonst hätte ich ihn nicht behalten.

Meine erste Fernfahrt unternahm ich 1931. Die Strecke führte uns von Frankfurt/Oder zum Ostmark-Straßendreieck und weiter über Schneidemühl zur polnischen Grenze. Es wurde für mich ein Erlebnis, mit dem Opel fahren zu können.

1933/34 konnte man ein Automobil auf Lebzeiten von der Kraftfahrzeugsteuer befreien, indem man zweimal die Jahressteuer entrichtete. Sicher hatte der Fiskus niemals daran gedacht, dass man ein Auto so lange wie ich fahren würde. Wie dann die unruhige Zeit kam, verließ ich Berlin in Richtung Oberursel. Meine Schwester Anny, die heute noch mein Beifahrer ist, holte mich damals ab. Die Fahrt ging noch nicht über Autobahnen - und mitten in Erfurt/Thüringen blieb der

Wagen stehen. Der Motor lief zwar, aber der Opel bewegte sich nicht mehr. Die Kardanwelle war defekt. Ein Herr am Straßenrand sagte höhnisch, fahren können die Damen ja, aber wenn es an die Reparaturen geht, dann versagen sie. Sprach's, und freute sich beim Weggehen seines automobil-technischen Wissens. Aber diese Reparatur war eben kein Reifenwechsel für uns. Das hätten wir noch selbst erledigt. So blieb uns

nur das Abschleppen. In ein paar Stunden ging es aber schon wieder weiter. Einen Opel 4 PS konnte damals noch jeder Dorfschmied reparieren...

Bei Kriegsausbruch kam ich gerade noch so heim, denn es gab kein Benzin mehr an den Tankstellen. So verschwand mein Opel in der Garage. Die Wehrmacht besichtigte damals alle Fahrzeuge, aber meinen kleinen Opel wollten sie nicht. Dafür nahmen sie mir nur sämtliches Werkzeug weg. So blieb mir mein „LEPORELLO“ erhalten, wie ich ihn zu nennen pflegte. Leporello kommt von „oller Opel“ rückwärts gelesen. Eine Mode nach 1920, initiiert durch den Künstler Kurt Schwitters. Erst 1950 wurde mein „oller Opel“ wieder zugelassen, und unsere ersten Fahrten nach dem Kriege waren wieder „Fernstrecken“. Seine Zuverlässigkeit hatte er nach rund zehn Jahren Zwangspause wieder bewiesen: Öl austauschen, Wasser und Benzin auffüllen, und auf den Starter drücken. Sein Herz klopfte wieder wie in seinen ersten 14 Jahren. So führte uns also die erste Fahrt durch den Schwarzwald, am Bodensee entlang bis hinauf nach Hindelang und Füssen im Allgäu. Immer brav mit 40 bis 50 km/h. Es war eine wunderschöne Fahrt. Auf der Heimfahrt hatten



Ostmark-Plakette als Beweis für erfolgreiche Fernfahrten



Plaketten beweisen Stärke von Mensch und Maschine



wir Glück im Unglück: Auf der Autobahn bei Stuttgart fing es unter dem Armaturenbrett an zu qualmen. Wir hatten gerade vollgetankt und berechnete Sorge um unseren Benzintank, der ja beim 4 PS vorne vor der Stirnwand montiert ist. Nach dem Löschen erkannten wir das Übel: Das Kupplungspedal scheuerte am Batteriekabel. Aber das ganze Malheur geschah während eines Gewitter-Wolkenbruchs. So fuhren alle Autos an uns vorbei. Nur zwei Motorradfahrer halfen uns, meiner Schwester, mir und dem Dackel. Noch während des Regens kam der informierte Abschleppwagen und brachte uns in seine Werkstatt, wo der Schaden schnell behoben werden konnte.

Von nun an stand jedes Jahr wie in der Zeit vor dem Kriege eine größere Reise für uns und den Opel auf dem Programm. 1956 fuhren wir zurück von einem wunderschönen Aufenthalt in Österreich. Wir waren damals zu dritt unterwegs. Einer saß hinten im Schwiegermutter-Sitz. Daneben das Gepäck. Plötzlich waren wir mitten im stärksten Wolkenbruch. Sichtweite 50 Meter. Es ging alles so schnell, dass wir nicht mehr rechtzeitig das Verdeck und die Sitzklappe schließen konnten. So nass sind wir später nie wieder geworden.

Trotzdem hatten wir nicht den Mut verloren. Abends rollten wir über die Mainbrücke von Kitzingen. Doch besser müsste es heißen, rollte unser Hinterrad allein über die Brücke. Gott-sei-Dank blieb der Opel am stabilen Brückengeländer stehen. Auch das Rad wurde vom Geländer abgebremst, sonst wäre es noch vor uns in Frankfurt gewesen. Diagnose: Bruch der Achswelle. Für uns war Feierabend. Ein Polizist sicherte die Brücke und vermittelte uns ein Hotel. Die Opel-Werkvertretung schleppte den Wagen ab und übergab ihn fix und fertig am nächsten Morgen 9 Uhr. Kostenpunkt 25 D-Mark für eine neue Achswelle. Ach ja, auch der Kotflügel wurde noch ausgebaut. So schnell und "billig" ging es eben noch 1956.

Erst 1958 hörte ich etwas von einem Schnaufferclub. Da mein Alltagsauto inzwischen über 32 Jahre alt geworden war, begann ich mich für solche „Veteranen-Veranstaltungen“ zu interessieren. Über Umwege erfuhr ich die Anschrift des ASC-Präsidenten, ein ganz patenter lieber Mensch aus Wiesbaden, der leider schon 1960 verstarb. Bei meinem ersten Anruf wurde ich spontan zur Fahrt nach Brüssel zur Weltausstellung eingeladen. Zusammen mit fünf anderen Veteranen-Autos: Benz-Velo, Renault 1912, Adler und als Jüngster mein Opel. Die Fahrt führte von Wiesbaden in Richtung „Atomium“, das

Wahrzeichen der Weltausstellung. Nach zwei Tagen erreichten wir Brüssel zusammen mit rund 200 Veteranen aus aller Welt. Viele der damals teilnehmenden Besitzer kennen wir noch heute. So traf man sich noch im selben Jahr in München zur 800 Jahr Feier der Stadt. Für viele Veranstaltungen gab es Preise, Medaillen und Plaketten, die traditionell vor dem Kühler platziert wurden. Es sind jetzt alles Erinnerungen für mich. Auch die Goldplakette für 30 Jahre unfallfreies Fahren, die ich 1959 überreicht bekam.

Im selben Jahr nahmen wir auch an der Fahrt nach Travemünde teil. Der Weg führte nur über Bundesstraßen. Wir hatten uns zu einer gemeinsamen Fahrt mit dem Herrn und seinem Renault von 1912 verabredet. Bei Marburg ging dem Renault die Luft aus einem Reifen. Sein Ersatzreifen hatte aber nicht die passende Größe, was er erst jetzt feststellte. Also begannen wir wie in Urväterzeiten mit dem Reifen flicken auf der Straße. Unvergesslich.

Auch eine Fahrt 1960 nach Heidelberg mit dem ASC ist mir in besonderer Erinnerung geblieben. Die Feierlichkeiten im Hof des Heidelberger Schlosses dauerten bis Mitternacht, umrahmt mit Feuerwerk und vielen Ansprachen, darunter auch der damalige Verkehrsminister Seeböhm. Im selben Jahr fand man uns wieder unterwegs auf der Strecke von Utrecht nach Zandvoort. Die vom Amsterdamer Pionier-Automobil-Club ausgeschriebene Geschicklichkeitsprüfung absolvierten wir auf der Tribünen-umrahmten Rennstrecke. Insgesamt nahmen an diesem internationalen Veteranen-Treffen über 175 Automobile aus der Zeit von 1897 bis 1950 teil. Der Konvoi der Teilnehmer promenierte am letzten Tag vor dem Königlichen Palast vorbei an Prinz Bernhard der Niederlande. Auf der Rückfahrt lernten wir das Anschieben, weil der Anlasser klemmte. Ich glaube, das Aufspringen während des Anrollens können wir noch heute.

1963 folgte die Benz-Gedächtnisfahrt nach Mannheim und Pforzheim. 1964 ging es wieder nach Travemünde, natürlich auf eigener Achse über Eutin an die Ostsee. Auf dem Marktplatz von Eutin erhielten die Teilnehmer ein Präsent persönlich vom Herzog von Mecklenburg-Schwerin überreicht. Diese Fahrten dauerten in der Regel immer eine Woche. Sie alle blieben mir in schönster Erinnerung.

Nach 37 Jahren wurde mein Opel renoviert. Er bekam ein neues „Lackkleid“ und ein neues Verdeck. Im neuen Glanze konnten wir an der Schnaufferlralle zur Verkehrsausstellung in München teilnehmen. Es folgte Bremen mit der Veranstaltung "Drei Tage des Automobils". Im Rathaus wurde uns ein großer Empfang bereitet, während die Fahrzeuge draußen vor dem Roland aufgereiht waren.

Inzwischen gönnten wir unserem braven Opel den verdienten Winterschlaf, um im Sommer wieder auf Achse zu sein. So konnten wir gemeinsam unsere Kondition erhalten. Inzwischen hatten wir die Alt-Opel Interessengemeinschaft als neue Fachheimat kennen- und schätzen gelernt. Diese hatte sich ausgerechnet ohne unser Wissen vor unserer Haustür in Oberursel gegründet. Natürlich fuhren wir 1975 zum 4. Alt-Opel-Treffen nach Meinborn bei Neuwied. Damit konnten wir den anwesenden jungen „Alt-Opel“ beweisen, dass wir immer noch so rüstig sind, wie unser alter 4 PS-Opel von 1928. Insgesamt ist das für ein Auto und zwei Frauen eine tolle Leistung, zumal die anfallenden Pflegeaufgaben sowie kleine Reparaturen auch immer noch von uns bewältigt werden konnten. Alles nach unserem Motto: Immer froh und heiter - geht die Fahrerei so weiter.



Paula Weitz auf einer ihrer ersten Reisen mit dem Opel 4PS



Geschwister Weitz: Würdigung durch Opel Vorstand Ekkehard Rohde 1978



1977: Typisch BILD-Zeitung

Werner Puggel – und der „geklauete“ Laubfrosch

In der DDR wurde Nachhaltigkeit eine Notwendigkeit. Folglich blieb so mancher Opel der 1920er Jahre länger in Betrieb bzw. wurde erst einmal „aufgehoben“. So konnte auch frühzeitig eine 4PS-Limousine von 1928 erhalten werden, die von Werner Puggel aus Oelsnitz im Vogtland 1968 restauriert worden war. Nach den Regeln des ADMV, dem Allgemeinen Deutschen Motorwagen Verbands in der DDR, war für die Zulassung eines Automobilveteranen absolute Originalität gefordert, wobei sich die Kommission zur Prüfung auf Herstellerunterlagen und zeitgenössische Literatur stützte. Entsprechend genau widmete sich auch Puggel den Besonderheiten der 4 PS Baureihe und restaurierte seine Limousine mit penibler Genauigkeit. Als Vorsitzender des als MC Oelsnitz gegründeten Voigtländischen Oldtimer Clubs Oelsnitz wurde Werner Puggel sogar der 4 PS-Fachmann und später auch Teil der Prüfungskommission für andere Opel-Wagen in der DDR. Bei den Veteranenausfahrten mit der Limousine kam für Puggel schnell der Wunsch nach einem offenen Modell der ersten Baureihe. Suchanzeigen in der Zeitung „Neue Zeit“ ergaben viele 4/16er - aber keinen Laubfrosch. Endlich fand er ein Angebot in Zittau. Zustand miserabel, der Preis inakzeptabel. Der Besitzer hatte zuvor einen Mercedes von 1908 in den Westen verkauft. Da müsste der Opel doch auch...

Im Mai 1969 konnten in Weferlingen an der Grenze die Fragmente eines Laubfrosches besichtigt werden, dessen Motor für den Einsatz in einem Boot repariert worden war. Alle Einzelteile lagen seit Jahren im Freien – doch für Puggel war es brauchbarer „Edelschrott“. Die ersten Arbeiten waren Wiederaufbau des Fahrgestells und Überprüfung des gut erhaltenen Motors. Doch woher nimmt man eine Karosserie? Im Herbst 1971 sollte in Ellrich am Harz ein kompletter Laubfrosch zu finden sein. Die Besichtigung im Grenzgebiet machte natürlich Probleme, schlimmer jedoch war der desolante Zustand des als „gut“ angepriesenen Opel. Immerhin war er weitgehend komplett, auch wenn Wesentliches wie Räder, Lampen, Sitze sowie Verdeck fehlten. Aber manche Teile waren im Bestand des Oelsnitzers verfügbar oder konnten beschafft werden. Karosserie und Ausstattung waren nach Vorbild leichter neu anzufertigen als ohne Vorlage. Am 24. Juni 1972, zeitgleich mit dem ersten Treffen der Alt-Opel IG in Oberursel, wurde der restaurierte Laubfrosch beim ADMV vorgestellt und mit Bestnote für die „Rallye Riesa-Glaubitz“ zugelassen. Für weitere Anfahrten zu Veranstaltungen in der DDR oder auch CSSR nutzte Puggel einen Ford Rheinland als Zugwagen für den passenden Anhänger. Überall



1980 unterwegs mit Opel und Ford



Edle Fragmente: Abholung des 4PS-Opel Spitzheck



Zwei Frösche von 1924 und 1925

bekam der Opel Laubfrosch seinen wohlverdienten Applaus – und auch sein Besitzer stand oben „auf dem Treppchen“. Es war eine schöne von Sportsfreundschaft und Kameradschaft geprägte Zeit, in der auch ein weiterer 4PS als offener Dreisitzer der 4PS-Sammlung hinzugefügt werden konnte.

Mit der Wende begann eine neue Epoche, auch weil die Neuaufnahme im Frühjahr 1990 für die Opel Sammlung in Oelsnitz problemlos ablief. Im August dann eine unerwartete Forderung aus den „alten Bundesländern“: Der Laubfrosch aus dem Harz sei im Mai 1961 bereits mit Dokumenten an einen DDR-Bürger verkauft worden, der jedoch im August 1961 die Republik ohne Genehmigung verlassen habe. Jetzt wolle er sein Eigentum von damals übernehmen. Doch aus dem Fragment war ja nunmehr ein schmuckes Wägelchen geworden. Aber die Papiere sagen: Laubfrosch-Besitzer Puggel sei nicht der Eigentümer.

Hier helfen nur versierte Rechtsanwälte, die sich intensiv mit der Sachlage befassten: Die Fragmente des Laubfrosch waren ohne Grund für ein Misstrauen 1971 erworben worden. Es handelte sich schon damals nicht um ein komplettes Fahrzeug, wie es jetzt eingefordert wurde und durch die Restaurierung mit vielen anderen Teilen sei das ursprüngliche Fahrzeug „technisch untergegangen“ und damit nicht mehr existent. Beim Gerichtstermin im April 1992 fühlte sich der Laubfrosch-Eigner „wie auf hoher See“. Der Kläger aus Bremen hoffte auf ein „Schnäppchen“, denn aus dem 1961 für 150 Ost-Mark erworbenen Schrottwagen war ein schmucker und äußerst seltener „Laubfrosch“ geworden. Günstiger kann man doch nicht ein solches Exponat bekommen...

Die Verhandlung lief korrekt: Der Richter prüfte akribisch die per Vertrag von 1961 ausgewiesenen Daten sowie die Motornummer, die mit dem beanspruchten Wagen nicht identisch war. Auch die Karosserie stimmte nicht mit der Rückgabeforderung überein, da diese inzwischen erneuert und auch die fehlende Ausstattung erhalten habe. Schließlich war nichts vom 1961 erworbenen Opel im Auto von 1992 nachzuweisen. Die Klage wurde kostenpflichtig abgewiesen. Aber für Werner Puggel war es ein „juristischer“ Neuerwerb seiner mühevollen Arbeit – diesen Schock galt es zu überwinden.



Wenn sich Opel Freunde in Oelsnitz treffen



Stephan GÜthlein -  
und sein Familienfrosch

Ein kleiner, alter 4 PS-Opel existiert noch heute im Frankenland. Gern erzählte er uns aus seinem bewegten Leben. Seine Geschichte beginnt im September 1928 in den Werkhallen von Opel in Rüsselsheim. Man hatte dort einen offenen Opel mit vier Sitzen und ausreichenden Kraftreserven bestellt. Der Opel sollte stark sein wie 16 Pferde. Naja. Der Fiskus meinte, es reichen auch 4 Steuerpferde.

Bis 1931 war ich als Tourer mit Segeltuchverdeck normal im Einsatz. Dann übernahm mich ein Meister aus dem Kraftfahrzeuggewerbe. Damit wurde ich fit gehalten, und ich mobilisierte seinen Alltag bis zu Beginn des Krieges. Da sollte ich zu seinem Bruder nach Erlangen-Büchenbach, denn der brauchte als Gastwirt und Metzgermeister nunmehr dringend einen Wagen. Das war der Großvater meines heutigen Besitzers in dritter Generation. Er baute mir einen Anhängerhaken und sich selbst einen Viehanhänger. Jetzt hatte ich als "Behelfslieferwagen" den oft schwer beladenen Anhänger durch die fränkischen Lande zu ziehen. Aus heutiger Sicht aber ein Vorteil: Als „Behelfslieferwagen“ diente ich der Metzgerei an der „Heimatfront“ und konnte so den fürchterlichen Krieg im Kreise meiner Familie GÜthlein überleben.



Mein zweites Leben nach dem Kriege mit Stephan am Steuer



Das ist die junge Marlene Dietrich mit ihrem ersten Auto



4 PS, der „Familienfrosch“ von GÜthlein

wo ich wieder richtig aufleben konnte. Elf Jahre dauerte die behutsame Wiederbelebung ohne Verlust meiner historischen Substanz. Verbrauches wie Verkabelung, Leuchtmittel, Reifen, Blechteile, Lackierung wurden erneuert. Heute kann ich sagen: Super Stephan!

Im März 1988 war mein Herz wieder fit, und es begann meine bisher schönste Zeit. Seitdem trage ich meine Zulassung ganzjährig und kann „die große weite Welt“ nach Herzenslust bereisen. Oh mei, sind Deutschland und Europa schön. Jährliche Fahrten im Kreise meiner vielen Alt-Opel-Freunde ließen mich manches Bundesland sowie Holland, Luxemburg, Italien und die Schweiz unter die Räder nehmen. Erlebnisreich und einfach nur toll ist die Vielfalt unserer Landschaften. Ansonsten bewege ich mich gern in unserem Frankenland zusammen mit einem Freund aus den Haßbergen, ebenfalls ein 4 PS-Opeler. Oft musste ich ihn **seine Arbeit** fahren... den Faulpelz, hätte auch sein Fahrrad nehmen können.

Jetzt kommen außergewöhnliche Ereignisse aus meinem automobilen Leben. Ich erinnere mich an Karl Moik, den ich „offiziell“ 1990 beim Musikantenstadl in der Nürnberger Frankenhalle besuchen durfte. Dort chauffierte ich den Hias, das war der „komische“ Typ. Wir beide waren eine Hauptnummer in der Eurovisions-Sendung. Es gab Blumen aus dem Publikum für mich und meinen Fahrer, Stephan GÜthlein.

Jetzt wird es noch „edler“: Die „Allgemeine Automobil Ausstellung 1992“ in Berlin hatte eine Sonderschau „Prominenz auf Rädern“. Ein verdammt elitärer Kreis attraktiver und berühmter Fahrzeuge wie ein Mercedes 600 von Papst Pius XII, ein Porsche von James Dean, der ZIS 115 C von Stalin, eine „Rote Fahne“ von Mao Tse Tung, die Easyrider-Harley von Peter Fonda und sogar ein Opel Cabriolet: Das war Ich. Ich repräsentierte das erste Auto der damals noch unbekannt Schauspielerin Marlene Dietrich. Erstaunlich, wie das Publikum mich bewunderte. Nach zehn Tagen Ausstellungsdauer war ich der einzige, der sofort ansprang und die Halle aus eigener Kraft verlassen konnte - mit Applaus. Allen anderen musste, wie peinlich, geholfen werden. Und Stephan? Das war Labsal für sein Ego!

Dann durften Stephan und ich im Sommer 2019 im Bayerischen Fernsehen mitwirken. In der Sendung "Wir in Bayern" wurden „Familienkutschen“ vorgestellt. Da konnte er so richtig aus meinem bewegten Leben in Wort und Bild plaudern. Zur Begeisterung der Zuschauer, wie auch bei der „Blauen Nacht“ in Nürnberg. Ich war das älteste Vehikel bei den Publikumsfahrten „Mobile Zeiten“ über den Altstadttring.

Natürlich habe ich auch meine Eigenheiten. Stephan kennt die: Mein Gaspedal ist in der Mitte zwischen Kupplung links und Fußbremse rechts. Problemlos für Stephan, wie auch mein EKG mit Kompression, Öldruck usw. Als Betriebsstoff bekomme ich seit erstem Start nur bleifreie Nahrung. Meine Fahrer waren schon immer groß und stark, das kann man in meinem Interieur und den Pedalen erkennen. Aber ich halte wahrscheinlich länger durch als mein momentan 75jähriger Besitzer, dem ich einfach mal bei dieser Gelegenheit Danke sage. Er behandelt mich immer gut, nennt mich immer „kleiner Frosch“ - na ja, dafür bin ich das älteste Auto in Erlangen.



Wie die Zeit rennt. Opel über 90 und Stephan schon 75

# Ihr 4 PS-Opel

hat **doppelten Wert** mit Vierradbremse, wenn Sie ihn verkaufen wollen — **hundertfachen Wert** mit Vierradbremse, wenn Sie in Gefahr sind.

## Vierradbremse

**System: Dr. Deiters**

**D. R. Patent**
**D. R. G. M.**



Für nachträglichen Einbau in Ihren 4 PS-Opel:

<p><b>Vierradbremse</b> (Spezialmodell für Opel) mit <b>Stoßdämpfer- Federschutz - Vorderfeder-Verstärkung</b></p>	<p>zusammen für <b>198.- Mk.</b> mit <b>allem</b> Einbau- material vollständig einbaufertig.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Die **sprunghafte Steigerung des Umsatzes** beweist die Qualität der Vierradbremse „Deiters“ — und ermöglichte die **Herabsetzung des Preises** von Mk. 275.— **auf** Mk. 198.—

**Auch Sie** können in solche Lagen kommen, daß Ihnen diese Bremse **mehr als das Hundertfache wert ist.**

**Volle Garantie** gemäß den allgem. Bedingungen des Reichsverbandes der deutschen Automobilindustrie. **Einbau in kürzester Zeit** in **jeden 4 PS.-Opel.** — Keine Änderungen am Chassis. — Austauschbare Serienherstellung.

**Macht sich bezahlt** durch Schonung der Reifen und des Wagens.

*Der gesteigerte Verkehr verlangt **erhöhte Sicherheit.**  
**Sie sind fahrlässig, wenn Sie nicht die Vierradbremse sofort einbauen lassen.**  
Zaudern kann **Ihr Verhängnis sein!** **Auch** der vorsichtige Fahrer kommt bei langsamer Fahrt in kritische Situationen! Und wenn die Bremse Sie **nur ein einziges Mal** beschützt, dann ist der Einbau gerechtfertigt.*

Ueberreicht durch die Einbauvertretung:

Fabrikation für Inland und Export  
**Rheiner Maschinenfabrik Windhoff Akt.-Ges.**  
Abt.: „Vierradbremse“ (Lizenz Deiters).  
Rheine i. Westf., Fernruf 415, 416.

In Vorbereitung und teilweise lieferbar, Spezialmodelle für  
**Aga, Benz, Hansa, Presto 9 St.-PS, Opel 4 u. 9 St.-PS, Essex, Pontiac, Chevrolet, Ford** usw.  
und andere deutsche und ausländische Wagen.



# Eine Tagesproduktion der Firma Opel



Bitte zählen

Die Serienfabrikation der Firma Adam Opel, in Verbindung mit den rationellsten Arbeits-Methoden, einem für deutsche Verhältnisse beispiellosen Park der ausgesuchtesten Werkzeugmaschinen, unter sorgfältigster Auswahl des verwendeten Materials, gewährleiste höchste Präzision sämtlicher Teile und eine bisher unbekannte Vollendung des fertigen Produktes.

Alle 4 Minuten und 50 Sekunden verläßt ein fertiger Wagen das Werk.

4PS Zweisitzer R.M.4000    4PS Dreisitzer R.M.4600    4PS Limousine R.M.5600    4PS Lieferwagen R.M.4200

Die Wagen werden geliefert mit:

Fünffacher Ballonbereifung, elektr. Licht, elektr. Anlasser, elektr. Signal, Kilometerzähler und Geschwindigkeitsmesser.

Brennstoffverbrauch ca. 5 Liter pro 100km

Adam Opel Rüsselsheim a.M. Fahrräder- und Motorwagenfabrik