



„SS“ aus früherer Serie, fehlende Schriftzüge auf Motor und Werkzeugkasten



Opel Motoclub „SS“ von 1928

# Raritäten – Opel Motorräder



Text: Jürgen Kiebllich | Fotos: Jürgen Kiebllich (5), Jürgen Kiebllich / Archiv (1)

Unterhalten sich Oldtimerfreunde über Opel-Motorräder, fragt der Laie: „Was ist denn das?“ 1863 gründete Adam Opel in Rüsselsheim seine erste Werkstatt, um Nähmaschinen herzustellen. 1886 nimmt er die Produktion von Hochrädern auf, um aber bereits 1899 nach Plänen des Dessauers Lutzmann sein erstes Automobil zu bauen. Damit reiht sich Opel bei den deutschen Automobil-Pionieren ein und gehört somit noch heute zu einer der traditionsreichsten Firmen im Automobilbau.

1901 stellt er sein erstes Motorrad zum Preis von 700 Mark zum Verkauf vor. Wie auch bei anderen Fabrikanten, entwickelt sich die Technik relativ schnell, es folgen viele Modelle unterschiedlichster Charakteristika. Bereits 1903 gibt es mit dem „Modell II“ den ersten Sporterfolg beim Frankfurter

Niederwaldrennen mit dem zweiten Platz. Ein Sohn von Opel fertigt in Wien mit dem Geschäftspartner Bey-schlag in der Opel Generalvertretung ebenfalls Motorräder unter anderen Konzepten. In verschiedenen Varianten produzieren sie Motorräder mit Kardanantrieb. In

Rüsselsheim werden 1904 unterdessen weitere Modelle entwickelt, vorrangig mit seitengesteuerten Motoren und im Lauf der Entwicklung mit modernen technischen Details ausgestattet. 1905 entschließt sich Opel zum Bau der Niederräder, flacher und optisch länger als bisher. In diese

Zeit fällt auch die Entwicklung des einzigen Zweizylinder-Modells der Opel-Motorradgeschichte. Der Rahmen wird unterdessen hart gelötet, und das Fahrzeug besitzt die erste Friktionskupplung. 1909 beherrscht eine Absatzflaute den deutschen Markt, nicht nur bei den Motorrädern, und Opel



Neumann Neander mit dem Motor JAP 1000



Erstklassige Restaurierung eines bekannten Sammlers



Opel Raketennotorrad, Nachbau des Originals von 1928



Der „Raketenfritz“ präsentierte seine Erfindung 1929

stellt deren Produktion ein. Für das Jahr 1913 gibt es neue Pläne für den Zweiradsektor, der beginnende Erste Weltkrieg zwingt das Werk 1914 zur Stornierung dieser Pläne. Nichtsdestotrotz werden diese 1919 wieder aus der Schublade geholt, und für die Nachkriegszeit wird ein flottes Motorfahrzeug präsentiert. Ebenfalls im Jahr 1919 baut Opel die erste permanente Rennstrecke Deutschlands. Neben weiteren Serienmodellen werden zwischen 1923 und 1925 auch Rennmaschinen entwickelt und unter Fritz von Opel (Enkel des Firmengründers) erfolgreich eingesetzt. Danach entstehen noch zwei Bahnrennenmodelle, womit besagter Fritz von Opel 1923 das Avusrennen mit einer 350er dominiert. Als 1923 in Rüsselsheim die gesamte Produktion auf Fließbandfertigung umgestellt wird, kommt 1925 hier die gesamte Zweiradproduktion zum Erliegen. Im Jahr 1927 plante man bei Opel, sich einem weiteren Comeback der Motorradherstellung zuzuwenden. Es wurde ein neues Modell entwickelt, welches auch wieder nicht in die Serie überstellt wurde und vorerst in der Schublade verschwand. Im sächsischen Brand-Erbisdorf bei Chemnitz kämpfte der bekannte Motorradfabrikant, Elite-Diamant Werke AG, um das Überleben der Firma. Opel nutzte die Möglichkeit, das Werk mit Aktienmehrheit zu übernehmen, um hier seine Motorradproduktion 1928 ein 16 PS starkes Modell von Diamant mit einem Kühne-Motor mit 500 cm<sup>3</sup> Hubraum und Stahlrohrrahmen an Opel verkauft. Man wollte bei Opel ein modernes Motorrad anbieten, mit einem besseren Rahmen als derzeit den

Rohrrahmen von Elite Diamant. Einen guten Ruf hatte sich unter den Motorradkonfektionären, insbesondere mit seinen modernen und als gut bekannten Rahmenkonstruktionen, Ernst Neumann Neander gesichert. Eigentlich war er Künstler, beschäftigte sich aber sehr erfolgreich auf dem Gebiet der Entwicklung von Motorradrahmen und deren Federung. Er selbst konstruierte und produzierte die unterschiedlichsten Modelle und Varianten, u. a. sind besonders die Neander mit den 1000er-JAP-V2- Motoren im Einheitsrahmen noch heute gesuchte Sammlerstücke. Von Berlin siedelt er 1924 nach Köln über und gründet dort die Neander Motorfahrzeug GmbH mit Sitz in Euskirchen. Nach vielen Experimenten mit Rohrrahmen und auch Rahmen aus Leichtmetall, Dural, begann er mit der Entwicklung eines Einheitsrahmens. Er war der Konstrukteur eines preiswerten und stabilen Rahmens aus vernieteten Pressstahlprofilen für vielfältige Motorvarianten, der wesentlich fertigungsfreundlicher und verwindungssteifer als alles bisher vorhandene Material auf diesem Sektor war. Diese Zusammenarbeit sicherte sich Opel in Form einer Lizenzübernahme, verwendete diesen Rahmen und setzte für die spätere Opel Motoclub den ebenfalls neu entwickelten Motor seines Prototyps ein. Besonders charakteristisch war die Farbgebung des Rahmens, dieser wurde nicht lackiert, sondern galvanisch cadmiert und war erheblich besser korrosionsgeschützt als die herkömmliche Farblackierung. Die Präsentation anlässlich der Berliner Automobil- und Motorradausstellung 1928 war die Geburtsstunde der heute zur Legende gewordenen „Opel Motoclub“.

Die Maschine wurde in zwei Variationen gefertigt; die Tour „T“ für 1.190 Reichsmark und die Supersport „SS“ für 1.290 Reichsmark. Die Unterscheidungsmerkmale der beiden Modelle sind relativ leicht zu erkennen – die seitengesteuerte „T“ hat auf der rechten Motorseite einen glattflächigen Zylinder, und die „SS“ mit ihren hängenden Ventilen ist an den auffälligen, stehenden Hülsen der Stoßstangen zu unterscheiden. Außerdem verfügt die „SS“ über eine Doppelport-Auspuffanlage gegenüber der „T“ mit nur einem Rohr. Unterschiedlich ist die Leistung der beiden Motoren bei 16 PS der „T“ gegenüber der „SS“ mit 22 PS, welche damit immerhin auf eine Spitzengeschwindigkeit von 120 km/h gebracht werden konnte. Beide Motoren sind eigene Entwicklungen aus Rüsselsheim. Auffällig waren ihre abnehmbaren Zylinderköpfe. Aus dem quadratischen Bohrung-Hubverhältnis von 86 x 86 ergaben sich 496 cm<sup>3</sup> Hubraum. Die Kraftübertragung erfolgte über ein Drei-Gang-Getriebe mit Handschaltung am Tank. Bemerkenswert war die Pendelgabel nach einem Patent von Neander, rechts und links waren oberhalb der Pressstahlprofile an der Gabel vierteilelyptische Federpakete gekapselt angebracht. Eine Kombibremse war ebenso bemerkenswert wie der aufblasbare Fahrersitz, welcher für guten Fahrkomfort sorgte. Ihre auffällige Farbgebung in Silber aufgrund der Cadmierung und der roten Farbe aller Gum-

mi- und Lederteile waren ihr vornehmliches Erkennungsmerkmal. 1929 wird Opel von General Motors übernommen. 1930 wird die Produktion der Exoten aufgrund der Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise beendet. Etwa 5.900 der interessanten Exemplare sollen gefertigt worden sein. Der Vorstand von GM drängte Opel zur Trennung von Elite Diamant. Bei Elite Diamant wurden aus Restbeständen noch ein paar Maschinen gebaut sowie bis 1931 Prototypen als Nachfolgemodell „E.O.“ (Elite-Opel) entwickelt. Als Rahmen kam ein Dural-Exemplar von Neander, mit einem Einbaumotor von Küchen, zur Verwendung. Eine wesentlich interessante Konstruktion des Fritz von Opel soll nicht unerwähnt bleiben. Er arbeitete mit Leidenschaft an Raketenantrieben für die verschiedensten Fahrzeuge, so an Automobilen, Schienenfahrzeugen und sogar Flugzeugen. 1928 überraschte er damit auf der Basis einer Motoclub aus der Vorserie mit ohv-Steuerung mit angebaute Raketen. Der Motor wurde leistungsgesteigert und bei Neander das Fahrwerk modifiziert. Sechs Raketen, mit Schwarzpulver betrieben, sollten bei erreichter Höchstgeschwindigkeit per Motorkraft in drei Stufen gestartet werden und die Maschine auf etwa 225 km/h projizierte Geschwindigkeit beschleunigen, um den Weltrekord zu brechen. Eine einzige Vorstellung im Fahrbetrieb erlebte die Maschine 1928 anlässlich der Internationalen Automobilausstellung in Berlin.

60 JAHRE  
Diakonie  
Katastrophenhilfe

**Weltweit tatkräftig.**  
Soforthilfe, Wiederaufbau und Prävention. Jeden Tag. Weltweit.