



Der Arzt wird Sie sich jetzt ansehen – tatsächlich waren die Käufer natürlich nicht nur Landärzte, sondern auch Rechtsanwälte und Handlungsreisende. Der große Erfolg des Doktorwagens beruhte vor allem auf seiner für die Zeit einfachen Handhabung, die auch von technischen Laien bewältigt werden konnte

Herr Doktor!

Unterwegs im 4/8 PS, wie ein Landarzt

Vor einhundert Jahren eroberte Opel mit dem Doktorwagen die deutschen Straßen, pardon, Schotterpisten und Feldwege. Der 4/8 PS wurde als Doktorwagen zur Legende. Weit weg, wie das Kaiserreich und die Goldmark. Oder doch nicht? So viel sei vorab verraten: Der 4/8 PS bereitet auch heute noch reichlich Fahrspaß, und seine Technik lässt sich durchaus bändigen. Ist denn hier kein Arzt? Ein Kalauer, der sich aufdrängt, wenn vom Doktorwagen die Rede ist. Schreiben wollte ich diesen Satz eigentlich nicht. Doch Jean-Marc Bach steht wirklich da und hat eine Platzwunde

an der Stirn. „Blutüberströmt brach er zusammen“, kommentiert unser Typreferent für die 4 PS-Wagen den Vorfall grinsend.

Was ist passiert? Wir sind zu Gast bei Werner Hüppe in Raesfeld, und weil Jean-Marc schon seit längerer Zeit einen Doktorwagen sucht, muss er sich dem grausamen Initiationsritus unterziehen. Dieter Kern ist auch dabei und amüsiert sich königlich. Jedenfalls, bis der arme Jean-Marc beim Startversuch das Gleichgewicht verliert und sich die Stirn am Kühler anhaut.

Wer ein Messingautomann werden will, muss auch ein Messingauto

ankurbeln können. Beim 4/8 PS geht das relativ einfach, wenn man weiß, wie. Bei den größeren Modellen, Opel baute schon damals auch voluminöse Sechszylinder, geht das alles andere als einfach. Hier die Anleitung für Rechtshänder:

1. Doktorwagen erklettern, von links, rechts sind die außen liegende Schaltung und die Handbremse davor
2. Zündung einschalten, Gang rausnehmen, Handbremse arretieren, Gashebel am Lenkrad auf Dreiviertelvoll
3. Doktorwagen verlassen, linke



Dieser Arzt ist wirklich einer: „Dr. med. Bausewein aus Wiesbaden“ vermerkt der Eintrag im Classic Archiv der Adam Opel GmbH. Der Doktor scheint ein sportlicher Mann gewesen zu sein, die Lampen sind abmontiert. Interessant auch die zusätzliche Sitzauflage für weniger hartgesottene Passagiere



Dieser Arzt ist wirklich einer: „Dr. med. Bausewein aus Wiesbaden“ vermerkt der Eintrag im Classic Archiv der Adam Opel GmbH. Der Doktor scheint ein sportlicher Mann gewesen zu sein, die Lampen sind abmontiert. Interessant auch die zusätzliche Sitzauflage für weniger hartgesottene Passagiere



Auf dem Bock – die Sitzposition ist aufrecht und bequem, sofern es nichts zu tun gibt. Viele Handgriffe erfordern eine Verbeugung

Motorhaube in Fahrtrichtung öffnen, vorsichtig das etwas labile Blech ablegen, Tupfer über der Schwimmerkammer betätigen, bis sie überläuft. Bei Dunkelheit geht das auch, der Duft bietet genug Orientierung

4. Haube schließen, sich vorher noch einen Moment am vielen Messing freuen, dann vorm Kühler Haltung annehmen, mit der linken Hand an der in Fahrtrichtung rechten Blattfederaufnahme abstützen, tief

durchatmen, die Startkurbel vorschieben, nach oben drehen, dann mit dem Oberkörper als Schwungmasse mit aller Kraft runter und, immer noch unter Einsatz der eigenen Körpermasse, wieder rauf

5. Lässig grinsen, wenn es im ersten Versuch geklappt hat, Doktorwagen besteigen und sich über das harte, bissige Zupacken der Lederkonuskupplung erschrecken, wodurch es mit dem Grinsen auch gleich wieder vorbei ist

Da der Motor des Doktorwagens von vorn betrachtet im Uhrzeigersinn dreht, stellt sich die Frage, wie Linkshänder das damals angestellt haben. Vielleicht wurden Linkshänder aber auch erst später populär.

Nachdem der arme Jean-Marc nun schon in die Pfanne gehauen worden ist: Er hat es immerhin beim Doktorwagen geschafft, mir war nicht einmal dieser Erfolg vergönnt. Draußen auf dem Land ging der Motor beim Rangieren einfach aus, aber weil uns da schon Zeit und Licht zum Fotografieren ausgingen, habe ich den Opel mit Werner Hüppe oben drauf einfach angeschoben. Die Höhe täuscht ebenso wie das viele üppige Material. Blech gibt es nicht viel, massives Messing und Kupfer um so mehr – der Doktorwagen wiegt als Chassis ohne Aufbau gerade eine halbe Tonne und mit Aufbau immer noch wenig genug, um sich von einem Schreibtischtäter locker in Bewegung setzen zu lassen.

Außerdem geht es auch ein bisschen bergab.

Wir sitzen wieder auf dem Bock, in den sportlichen Schalensitzen, die guten Seitenhalt bieten und das auch müssen, denn mehr Karosserie gibt es nicht. Der Fahrer kann sich am Lenkrad festhalten und darauf vertrauen, dass er von der rechts außen liegenden Kulissenschaltung und der Handbremse zusätzlich davor geschützt wird, hart abzurollen. Der Beifahrer kann nur versuchen, nicht nach links zu schauen, wo die Straße weitaus schneller vorbeifliegt als sie das in einem modernen Auto mit Blechgehäuse täte.

Schnell im Zusammenhang mit diesem Automobilveteranen aus den

Tagen, in denen ein Bismarck ein Kanzler war und kein Korn? Teils ist das natürlich ein Eindruck, der sich durch das Fehlen unnötiger Karosserieteile ergibt. Eine Opel-Scheibe, so hieß das vor 100 Jahren offiziell, war gegen Aufpreis zu haben, meist sieht man die Doktorwagen aber ohne. Da der Fahrtwind einem frontal ins Gesicht pustet, fühlen sich 40 km/h doppelt so schnell an. Die Hummel, die mir an die Stirn klatscht, ist auf jeden Fall schnell tot und muss nicht lange leiden.

Werner Hüppe schreit mich an, dabei behält er mit beiden Händen das Lenkrad fest im Griff: „Zieh mal den Hebel vor dir hoch!“ Der Hebel vor mir wirkt auf eine Klappe, die dem Abgas den direkten Weg ins Freie öffnet. Schalldämpfer waren zwar bereits vorgeschrieben, aber nur in geschlossenen Ortschaften. Und dann beginnt der Seitenventiler, dessen mechanisches Laufgeräusch erstaunlich leise bleibt, kernig und durchdringend zu röhren. Der Doktorwagen beschleunigt bis auf 70 km/h, und wer das nicht beeindruckend findet, mag sich ins Gedächtnis rufen, dass das mehr war als damalige Straßen vertragen konnten und der ziemlich hart gefederte Doktorwagen bei diesem Tempo schon einen Tanz aufführt. Sah sich der rasende Landarzt plötzlich mit einem Pferdefuhrwerk konfrontiert, damals gingen die Gäule noch grundsätzlich durch, wie auch die Mädchen noch in Ohnmacht zu fallen verstanden, musste er sich mit der Bremse auseinander setzen. Die Fußbremse wird per Pedal betätigt, mit dem rechten Fuß, und sie wirkt auf die Kardanwelle. Die Handbremse wird mit viel Kraft vom rechten Arm betätigt, sie bremst die Hinterräder. Die Notbremse: beides auf einmal.

Für Linkshänder ist dieses Auto wirklich nichts.

Links vom Fahrer kann ein wunderschönes Detail bestaunt werden: Die Baggerschmierung. In einem Messinggehäuse läuft eine Kette, an der kleine Schaufeln befestigt sind. Diese Schaufeln befördern das Motoröl nach oben und schütten es nach vorn aus, an die Schmierstellen gelangt es dann mit Hilfe der Schwerkraft.

Angetrieben wird die Kette vom Motor, eine Welle geht in Fahrtrichtung durch die Stirnwand, per Spiralverzahnung geht es weiter auf die nächste, quer zur Fahrtrichtung montierte Welle, deren oberes Zahnrad die Kette betätigt.

Man muss nicht einmal besonders verspielt sein, um sich das stundenlang anschauen zu können. Es hat den Charme der Dampfmaschinen, die noch in den sechziger Jahren die Kinder der besseren Familien zu Weihnachten bekamen.

Der Doktorwagen allerdings wurde in seinen Tagen keineswegs als Spielzeug gesehen. Sicher, die Eignung zum Liebhaberstück wurde ihm von den Opel-Brüdern gleich in den wuchtigen Rahmen konstruiert, und die Details zeugen von einem bemerkenswerten Sinn für Dauerhaftigkeit – aber auch von fortschrittlichem Geist. Das Kurbelgehäuse besteht bereits aus Leichtmetallguss, Motorblock und Zylinderkopf aus Grauguss. Sie sind aus einem Stück gegossen, üblich waren noch paarweise gegossene Zylinder, und wenn die Ventile demontiert werden sollen, muss keineswegs der ganze Motor auseinander genommen werden. Über jedem Ventil gibt es einen Verschlussstopfen aus Messing.

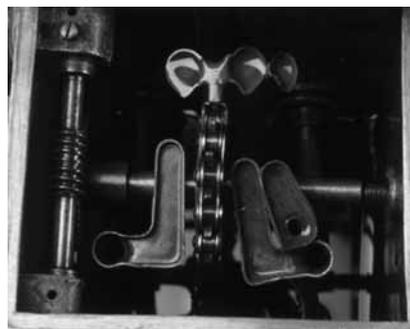
Rechts vom Motor sitzt die Magnetzündung. Eine Batterie hat der Doktorwagen noch nicht, eine Lichtmaschine auch nicht, und damit auch keine elektrische Beleuchtung. Die Scheinwerfer werden von Acetylen gespeist, der Tank aus massivem Messing befindet sich auf dem rechten Trittbrett. Geht das Zeug unterwegs aus, kann der Doktor stattdessen die Petroleumlampen an der Stirnwand verwenden. Blinken kann er nicht. „Hand raus“, röhrt Werner Hüppe, während ich gleichzeitig mit dem Auspuffklappenhebel spiele und die Baggerschmierung bewundere. Etwa einen Liter Öl fasst das Kurbelgehäuse, eine richtige Ölwanne gibt es nicht. Wird zu viel Öl hineingebaggert in den Seitenventiler, ist das ungesund für ihn, weshalb sich der rasende Landarzt öfter umdreht. Raucht es aus dem Auspuff, wird angehalten und der Ölablasshahn geöffnet. Überschüssiger Schmier-



Sitze mit Seitenhalt – und das muss auch so sein, denn Türen gibt es ebenso wenig wie andere Karosserieteile, die Passagiere am Herausfallen hindern könnten



Schöne Details: Die Konturen der Kotflügel und der Haube sind mit schwarzen Linien versehen



Die Baggerölung versorgt den Motor mit frischem Schmierstoff – und zaubert ein Lächeln in die Gesichter der Technikbegeisterten

stoff läuft dann einfach ab, und weiter geht die Fahrt. Besser gesagt ging, heute würde das natürlich niemand mehr so machen, wegen der Umwelt.

Ganz und gar dicht bekommt man diese Motoren allerdings auch dann nicht, wenn man sie bis in den letzten Ölkanal kennt wie Werner Hüppe, der sich seit 1976 damit beschäftigt. Vorn ist einfach nicht genug Gehäuse, um



Handarbeit – Gas gegeben wird am Holzenkrad



Messing, so weit das Auge blickt – hier der Frontscheinwerfer. Die Scheinwerfer kamen schon vor den Tagen der Elektrik im Automobil von Zulieferern



Alles Opel – was selbst hergestellt wurde, erhielt auch das Markenlogo. Die einfach abnehmbaren Räder waren in den Tagen der überall herumliegenden Hufnägel ein großer Fortschritt



Von wegen einfach - jeder Zylinder hat einen eigenen Dekompressionshebel! Der Behälter für die Kraftstoffzufuhr links im Bild ist nachgerüstet worden

einen Simmerring nachrüsten zu können, „...da tröpfeln sie immer ein bisschen, und legen ihre Duftmarken“.

Hüppe, Baujahr 1943, lernte zunächst Maschinenschlosser, später Autoschlosser, und übernahm „irgendwann Anfang der sechziger Jahre“ vom Vater eine Fahrrad- und Motorradwerkstatt. Eine Opel-Vertretung wurde 1963 daraus. Ein Jahrzehnt darauf gab es endlich ein kleines bisschen Freizeit – und den Einstieg in das Hobby, das die Feierabende fortan komplett vereinnahmen sollte. Der Mann redet nicht über sich, und wenn, dann nur kurz. Eher über seine Messingautos. Ein typischer Satz von Werner Hüppe geht so: „Komm mal mit, das muss ich dir zeigen!“ Und dann: „Ist das nicht herrlich? Was die sich damals ausgedacht haben? Und guck mal, das funktioniert immer noch, nach hundert Jahren!“

Manches funktioniert allerdings auch deshalb noch, weil er sich ausgedacht hat, wie man dafür sorgen kann. Doktorwagen sind sehr hochwertig gebaut, aber auch sehr einfach, weil sie für den Selbstfahrer gedacht waren, der sich unterwegs selbst helfen können musste. So gab es keine mechanische Förderung des Kraftstoffs vom unter den Sitzen liegenden Tank zum Motor, die Schwerkraft allein sollte ausreichen. „Das funktioniert auch“, berichtet Werner Hüppe, und ergänzt: „Aber dann muss der Tank immer randvoll sein, und an Steigungen merkst du ganz schnell, wenn das nicht mehr so ist.“ Deshalb hat er eine Unterdruckbetätigung nachgerüstet, die auch noch aus der Messingära stammt und aussieht als gehöre sie zum Auto. Was in gewisser Weise sogar zutrifft, denn in diesen Jahren des stürmischen Fortschritts kam es gar nicht selten vor, dass Werkstätten solche Verbesserungen in gebrauchte Fahrzeuge einbauten, sobald sie verfügbar waren.

Heute sieht es mit den Ersatzteilen natürlich nicht rosig aus, aber es gibt mehr ab Lager als man annimmt: Die Wälzlager zum Beispiel fertigte Opel schon damals in Normmaßen, sie sind für kleines Geld zu haben. Kritisch wird es natürlich, wenn Aggregate

fehlen. Den Motor fand Werner Hüppe in Schweden, das Getriebe in Norwegen.

Rosten kann nicht viel an einem Doktorwagen, dessen Kofferraum nicht nur Arztbesteck beherbergte, sondern auch Musterkoffer und Aktentaschen, denn von der Ärzteschaft allein konnte Opel nicht leben. Der Begriff Doktorwagen setzte sich durch, weil das Bild vom feschen Autler mit dem Arztkoffer schon in den Tagen der automobilen Frühzeit sympathischer war als das des Handlungsreisenden mit seinen Wundermitteln gegen Haarausfall. Auch Zeitgenossen, die man heute Baubiologen nennen würde, fuhren in diesen Automobilen herum, deren Verbreitung nicht nur dem zwar vergleichsweise, aber nicht absolut niedrigen Preis zu verdanken war, sondern vor allem der für die Zeit genial einfachen Bedienung. 3.950 Goldmark waren allerdings immer noch sehr viel Geld, und das frühe Volksautomobil, das manche nachträglich im Doktorwagen sehen wollten, war er nicht.

Aber er markiert einen wichtigen Schritt zur Massenmotorisierung. Möglich geworden war dieser günstige Einstandspreis durch Vereinfachungen der Fertigung und Ersatzteilerhaltung, am Auto selbst wurde nur durch das Weglassen störungsanfälliger Bauteile gespart, nicht aber an der Konstruktion und der Verarbeitung. Es ist sicher schwer, sich die Dauer von einhundert Jahren vorzustellen. Es ist aber nicht schwer zu erkennen, warum Doktorwagen so alt werden und dabei immer noch so selbstverständlich funktionieren können.

Man muss über diese Zusammenhänge aber nicht einmal nachdenken, um vom Charme dieser klugen Konstruktion gefangen genommen zu werden. Wie steht es um den praktischen Nutzen? „Hunderte Kilometer fährt man natürlich nicht damit“, sagt Werner Hüppe. Dem Auto macht das zwar nichts aus, aber die Kondition des Fahrers wird schon beansprucht. Am Sonntag mal dreißig oder fünfzig Kilometer eine Strecke zum Kaffee oder zu einem Oldtimertreffen, das geht. „Obwohl, wenn ich mal nachrechne, mit diesem Spitzkühler hier

bin ich schon 40.000 Kilometer gefahren. Der hat aber auch schon elektrische Lampen und eine richtige Karosserie...“

Nur verhält es sich mit alten Autos wie mit vielen anderen Dingen im Leben auch: Dass sich elektrische Lampen und richtige Karosserien durchsetzen würden, war schon in den Tagen erkennbar, als sie auf den Markt kamen.

Die glänzenden Augen aber, die verursacht der ürtümliche Doktorwagen, der all das noch nicht hat.

*Text: Stefan Heins *1662*

*Fotos: Jean-Marc Bach *2544, Markus Bolsinger, Stefan Heins *1662, Andreas Liebschner, Opel Classic Archiv der Adam Opel GmbH*



Helm auf – das Verdeck sorgt für eine stattliche Erscheinung des Doktorwagens



Hier die andere Seite (eines anderen Motors). Wir haben einen Seitendekkel abgenommen, die stehenden Ventile sind dadurch zu erkennen



Eine Frage der Perspektive: 70 km/h bekommen eine völlig neue Bedeutung, wenn vor und neben einem einfach nichts ist!



Bescheiden geht anders: Der Namenszug auf dem Kühler ist gewaltig! Opel musste erst noch bekannt werden, und dabei hat der Doktorwagen eine große Rolle gespielt. Für viele Menschen wurde der Besuch des Landarztes zur ersten Begegnung mit dem Automobil überhaupt



Alles auf Vorrat: War der Behälter für das Acetylen leer, konnten ersatzweise die Petroleumlampen in Betrieb genommen werden

Modell:

Typ Bauart Opel 4/8 PS „Doktorwagen“
Baujahr 1909

Motor:

Motorvarianten 1,0 Liter
Verbrennungsart Otto
Zylinderzahl/Anordnung 4/Reihe
Zylinderkopf/Motorblock Gusseisen, Kurbelgehäuse Aluminium
Hubraum cm³ 1029
Bohrung x Hub mm 64 x 80
Leistung PS/min-1 8/-
Ventilsteuerung seitlich stehende Ventile
Schmierung Baggerölung
Gemischaufbereitung Spritzvergaser
Kühlsystem Thermosyphonkühlung mit Röhrenkühler und Ventilator
Zündsystem/Bordspannung Magnet-elektrische Lichtbogenzündung

Kraftübertragung:

Kupplung, Bauart Lederkonuskupplung und Kupplungsgelenk
Getriebe, Bauart, Gänge 3-Gang-Getriebe
Schaltung Kulissenschaltung
Radantrieb, Bauart Hinterradantrieb, Kardanwelle

Karosserie/Fahrwerk:

Aufbau Doktor-Zweisitzer, Dreisitzer, Landulet
Aufbau-/Chassis-Konstruktion U-förmige Längsträger mit Quertraversen, Holzaufbau
Vorderradaufhängung Starrachse, I-förmig geschmiedet
Vorderradfederung/-dämpfung halbelliptische Blattfedern
Hinterradaufhängung Starrachse
Hinterradfederung/-dämpfung halbelliptische Blattfedern
Räder, Bauart Holzspeichenräder
Reifen, Dimension 7.00 x 85

Lenkung/Bremsen:

Lenkung, Bauart Schnecken-Segment-Lenkung
Fußbremse Innenbackenbremse auf das Getriebe
Hinterradbremse Innenbackenbremse
Handbremse Seilzug auf die Hinterräder

Maße/Gewichte/Fahrleistungen/Preise:

Länge/Breite/Höhe mm Aufbau 1800 x 750 x je nach Aufbau
Radstand mm 2130
Spurweite vorn/hinten mm 1150/1150
Chassisgewicht kg 525
Zuladung kg -
Tankinhalt l 30
Verbrauch l/100 km 7,5
Höchstgeschwindigkeit km/h -
Grundpreise Mark 3 950,- bis 5 040,-