

Leicht-Athlet

80 Jahre Opel Blitz

Als der Opel Blitz vor acht Jahrzehnten seine erfolgreiche Laufbahn antrat, waren Nutzfahrzeuge von Opel alles andere als etwas neues. Schon 1899 hatte Opel die ersten Lieferwagen auf der Basis des Patentmotorwagens „System Lutzmann“ gebaut, und fortan wurden immer wieder von den Personenwagen abgeleitete Nutzfahrzeuge lanciert, die sich teils gut verkauften. Im ersten Weltkrieg fertigte Opel den „Regel-Lastwagen“ nach Vorgaben des Militärs und behielt ihn auch später im Programm, ohne bei der Reichswehr zum Zuge zu kommen. Die Stückzahlen blieben daher gering, was sich aber auch daraus erklärt, dass Opel sich in diesen Jahren auf den erfolgreichen 4 PS konzentrierte und die Entwicklung anderer Modelle nicht mit der gleichen Priorität behandelte. Nutzfahrzeugkunden bekamen in den Zwanzigern den lauten, anfälligen Kettenantrieb, und der Verbrauch des Dreitonners soll bei 35 bis 40 Litern gelegen haben, was vor allem auf das immense Eigengewicht der Fahrzeuge zurückzuführen war.

Mit der Übernahme durch GM 1929 gab es zunächst eine organisatorische Änderung: Anfang 1930 wurde das Nutzfahrzeuggeschäft in einer eigenen Abteilung zusammengefasst, und dann ein leichter, wirtschaftlicher Lastwagen mit einem deutlich verbesserten Verhältnis von Fahrgestellgewicht und Nutzlast konstruiert. Als Vorbild diente der Chevrolet-Lastwagen, und zusammen mit dem Buick-Marquette-Motor kamen die Produktionsanlagen aus den USA. Den einprägsamen Namen mit fünf Buchstaben sollten die Opel-Mitarbeiter finden, als Hauptgewinn im Preisausschreiben war immerhin eine 4/20 PS Limousine vorgesehen, für die Plätze zwei bis fünf gab es vier Motoclub-Motorräder, deren Produktion GM gerade hatte einstellen



Opel Blitz 1,5 Tonner Schnell-Lastwagen, 1930



Name von Welt: Die Modellbezeichnung der neuen Nutzfahrzeug-Generation hat das Unternehmen per Preisausschreiben gesucht. Die Wahl fällt auf „Blitz“ – ein Name, der zum Synonym für die nächsten 45 Jahre Nutzfahrzeugbau bei Opel wird.

lassen. „Blitz“ war streng genommen nicht einmal eine neue Idee, Opel hatte den Namen bereits 1890 für ein Fahrrad verwendet. Schnell wie der Blitz, diese Assoziation mag heute für einen Lastwagen ein wenig befremdlich wirken. Doch verglichen mit dem behäbigen Vorgänger war der Blitz wirklich schnell. Schon der für den 1,5-Tonner vorgesehene „kleine“ 2,6-Liter-

Vierzylinder aus eigener Fertigung stemmte 40 PS auf die Kupplung, der 3,5 Liter messende Marquette-Sechszylinder war mit 55 PS für damalige Verhältnisse üppig motorisiert und machte den Zweitonner zu einem lebhaften Laster. Drei unterschiedliche Radstände gab es von Anfang an, unter den Aufbauten bestach vor allem der formschöne Bus für 24 Fahrgäste. Der Riesener-



Gut im Gelände – der Blitz Dreitonner



Opel Blitz Fahrgestelle in einer Montagehalle des Werkes Brandenburg, 1936.



Opel Dreitonner Blitz Maultier mit Kettenantrieb aus dem Jahr 1943



Neubeginn: „Am Montag, den 15. Juli 1946 fand im Rahmen einer schlichten Feierstunde der Ablauf des ersten wieder serienmäßigen hergestellten Opel Blitz 1,5 Tonne Sechszylinder 2,5 Liter Schnelllastwagens statt, der das Signal zur Wiederaufnahme der Serienerzeugung von Kraftfahrzeugen bei der Adam Opel AG gegeben hat“, lautete die damalige Pressemeldung.

folg der neuen Nutzfahrzeugbaureihe zeichnete sich schon bei der Präsentation im November 1930 ab, und er sollte bald die Kapazitäten der Fertigung in Rüsselsheim sprengen. 1931 wurde das Programm um den 2,5-Tonner erweitert, Opel hielt ein großes Programm an unterschiedlichen Aufbauten für spezielle Einsatzzwecke bereit. Auch als Chassis mit und ohne Führerhaus war der Blitz zu haben, und die Karosseriebauer beeilten sich, die Lücken im Werkangebot mit eigenen Entwürfen zu füllen. Opel avancierte mit dem Blitz zum größten deutschen Nutzfahrzeughersteller – und das ohne Aufträge der Reichswehr!

Im April 1935 begann der Bau der neuen LKW-Fertigungsstätte in Brandenburg an der Havel, 850.000 m² groß und einzig gedacht, den Blitz in noch größeren Stückzahlen zu bauen. Schon am 18.10.1935, keine 200 Tage nach der Grundsteinlegung, wurde dort der erste Blitz fertig gestellt. Das Werk Brandenburg trug maßgeblich dazu bei, dass Opel als erster deutscher Hersteller mehr als 100.000 Fahrzeuge im Jahr herstellen konnte.

Im Folgejahr gelang Opel sogar der

Sprung an die Spitze der europäischen Hersteller, woran die 21.756 in Rüsselsheim und Brandenburg gebauten Blitze einen erheblichen Anteil hatten.

Ab 1937 wurde im Blitz der moderne ohv-Motor verbaut, den auch der Admiral '38 erhalten sollte. Mit 75 PS aus 3,6 Litern erreichte der Blitz 90 km/h. Zum Vergleich: Damalige Kleinwagen liefen etwa 80 km/h. Die der Blitz als 1,5-Tonner mit dem 37 PS starken Hängeventilmotor des Olympia auch erreichte.

Doch was den Blitz erfolgreich werden ließ, sollte bald dafür sorgen, dass es heute kaum noch welche gibt, denn: Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und reparaturfreundliche Auslegung machten ihn auch für den Kriegseinsatz interessant. Die wenigsten Blitze kehrten zurück. Ab 1939 erreichte die Produktion in Brandenburg fast monatlich neue Rekordmarken – bis das Werk am 08.08.1944 von britischen Bombern so stark beschädigt wurde, dass die Produktion zum Erliegen kam. Opel hatte ab 1940 auch den Blitz A mit Allradantrieb und sogar ein Maultier genanntes Modell mit Ketten anstelle der Hinterräder.

Weiter ging die Fertigung in einem Werk, das gar nicht zu Opel gehörte: der in Mannheim beheimateten LKW-Fertigung von Daimler-Benz. Zwar hatten die Stuttgarter selbst einen Dreitonner im Programm, aber der Dieselmotor konnte den Hauptnachteil des Modells nicht ausgleichen: 3,1 Tonnen Nutzlast zu 6,7 Tonnen Gesamtgewicht, während der Blitz mit 3,3 zu 5,8 Tonnen eine weitaus bessere Quote hatte. Oder, pragmatisch betrachtet in Zeiten knapper Rohstoffe: Aus dem Material für zwei Daimler-Benz Dreitonner ließen sich drei (!) Blitz Dreitonner bauen. Folgerichtig verordnete Rüstungsminister Speer den Bau des Blitz als „Einheitsmodell“, und beinahe wäre auch Borgward noch in den Genuss gekommen, ein Modell der Konkurrenz bauen zu müssen. Nach dem Krieg wurde der erste Opel im kaum beschädigten Mann-

heimer Werk von Daimler-Benz gefertigt, es konnte schon im Mai 1945 den Betrieb wieder aufnehmen und beendete die Produktion des L701 genannten „Kuckuckseis“ erst im Juni 1949 nach insgesamt 10.300 Einheiten. Dem auf der Exportmesse Hannover 1949 vorgestellten Nachfolger L3250 war der Einfluss des Opel Blitz deutlich anzumerken, geriet er doch erheblich leichter als die bisherigen Daimler-Entwicklungen. Er sollte aber auch zum sich noch lange nicht abzeichnenden Niedergang des Blitz beitragen, denn er hatte einen Dieselmotor, dessen Literleistung schon in die Nähe von Benzinern kam und der sich sparsam betreiben ließ.

Opel verzichtete sowohl auf einen Diesel als auch auf einen Nachfolger für den Dreitonner. Der erste bei Opel gefertigte Nachkriegs-Opel war ein Blitz 1,5-Tonner, gebaut in Rüsselsheim. Das teils wieder instandgesetzte Werk Brandenburg wurde ebenso von den Sowjets demontiert wie die Kadett-Fertigung in Rüsselsheim. Letztere reüssierte bald als Produktionsstätte des Moskwitsch, einen Blitz aus sowjetischer Fertigung sollte es aber nie geben. Der Anderthalbtonner erhielt eine nochmals höhere Nutzlast, die den aus dem Kapitän bekannten Sechszylinder vor keinerlei Probleme stellte, und noch im ersten (halben) Jahr wurden 839 Blitze produziert. Erst 1952 wurde der 1,75-Tonner offiziell zum 1,75-Tonner, mit modernem, rundem Gesicht, wieder einer Vielzahl an Aufbauten und als Besonderheit dem laufruhigen Sechszylinder-Benziner. Erst 1969, eine Modellgeneration später, bringt Opel den von vielen Kunden verlangten Diesel, „Indenor“ genannt, damit die Peugeot-Herkunft nicht so auffällt. Zu spät, um die alte Marktposition des Blitz wiederherzustellen, er zuletzt einen halbherzig vermarkteteten Nachfolger namens Bedford Blitz erhält und von 1973 bis 1987 im Programm bleibt. Zum Schluss weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit; die Händler mögen den Hybriden aus



Kurz: der Blitz-Bus von Clubmitglied Helmut Zurkaulen, und...



...lang: ein Cabriobus, hier mit geschlossenem Verdeck



Dieser Blitz war bei der Feuerwehr Brilon im Einsatz, aufgenommen 1939, und wird bald darauf für den Krieg requiriert worden sein...



...wie beinahe alle Blitze der Vorkriegsproduktion

englischer Fertigung nicht sonderlich. Insgesamt hat Opel bis 1975 in Rüsselsheim und Brandenburg 442.312 Lastwagen mit dem Namen Blitz hergestellt. Geblieben ist das Logo, das gerade wieder modernisiert wurde.

*Text: Stefan Heins *1662
Fotos: Archiv Opel Classic,
Archiv Alt-Opel IG,
Olaf Trapp *136*



Was bleibt – modernisiertes Blitz-Logo am Insignia