

Vor 125 Jahren:

# Das erste OPEL Fahrrad (Teil 1)

## Nur eine Spielerei für Reiche?

Wir schreiben das Jahr 1885. Noch sind Fahrräder für Adam Opel nicht weiter als „eine Spielerei für Leute, die nichts Besseres mit ihrem Geld anzufangen wissen. Eine Modeerscheinung, die genauso schnell wieder vorüber gehen wird, wie sie gekommen ist“.

Andererseits hat er im vergangenen Jahr auf einer Geschäftsreise nach Paris erkennen müssen, dass das Hochrad in der modebewussten Weltstadt schon beinahe als selbstverständlich galt. Und gerade in Paris hatte er als junger Wandergeselle die erste Bekanntschaft mit der Nähmaschine gemacht. Dort hatte er vor mehr als 20 Jahren den Entschluss gefasst, nach der Rückkehr in seine Heimat selbst derartige Maschinen herzustellen. Vielleicht war doch etwas dran an diesen Knochenbrechern...

Noch Ende 1885 trifft in Rüsselsheim eine Lieferung englischer Hochradteile ein, die Adam Opel gründlich studiert. In den gut eingerichteten Werkstätten Englands war, wie nirgendwo



Die Verbreitung der Opel-Fahrräder erhält durch zahlreiche Rennerfolge nachdrückliche Unterstützung. Allein das Jahr 1889 bringt dem Hause Opel 240 Siege, darunter 13 Meisterschaften, die auf Opel-Rädern gewonnen werden



Nach dem Studium der aus Großbritannien bezogenen Hochradteile entschließt sich Adam Opel zur Freude seiner Söhne, im Jahre 1886 die ersten Fahrräder zu bauen. Und so sieht man bereits 1887 in Rüsselsheim eine neue Industrie aufblühen



Die Söhne des Firmengründers, hier Ludwig v. Opel, entwickeln sich zu begeisterten und erfolgreichen Radrennfahrer



Dem englischen Vorbild entsprechend entstehen in Rüsselsheim zunächst Hochräder



Doch bereits gegen Ende 1887 wird mit der Fabrikation von Dreirädern und Niederrädern, den sogenannten Safeties begonnen. Ein solches Sicherheitsrad hatte Carl Opel neben 24 weiteren Musterrädern im Frühjahr von einer Studienreise über die Fahrradproduktionsanlagen im englischen Sheffield mitgebracht



Die Kettenspannung wird bei den ersten, Safety genannten Niederrädern noch am Tretlager reguliert



Bereits 5 Jahre nach der Aufnahme der Fahrrad-Fertigung bietet das Haus Opel eine Modell-Vielfalt, die ihresgleichen sucht



Die Belegschaft der noch jungen Fahrradabteilung im Jahre 1897

sonst in der Welt, das „Bicycle“ in den letzten Jahren zu einem Sportgerät höchster Präzision entwickelt worden. Diese Präzision will Opel einer etwaigen eigenen Fertigung zugrunde legen. Zur Freude seiner Söhne entschließt er sich nach eingehendem Studium der Hochradteile, 1886 die ersten Hochräder bauen. Und so sieht man, der großen Nachfrage entsprechend, bereits 1887 in Rüsselsheim eine neue Industrie aufblühen. Damit zählt Opel zu den allerersten Fahrradherstellern in Deutschland. Nach englischem Vorbild entstehen in



Die 5 Opel-Brüder Carl, Wilhelm, Heinrich, Fritz und Ludwig (von links) auf ihrem Quintuplet

Rüsselsheim zunächst ausschließlich Hochräder. Doch bereits gegen Ende 1887 wird mit der Fabrikation von Dreirädern und Niederrädern, den



Das Plakat wirbt mit einer eigenen Rennbahn, einem eigenen Fahrssaal, 600 Mitarbeitern und einer Jahresproduktion von 8000 Rädern



„Die Unterkleidung sei unter allen Umständen Wolle, und Handschuhe sind rätlich. Der Rock ist seines soliden Aussehens wegen der Hose vorzuziehen...“ Zeitgenössische Ratschläge an die Radlerin.



Frau in Hose, 1898: „Eine Frau, die sich in einem solchen Kostüm produziert, hat ihre Schamhaftigkeit dahingegeben.“ Und dennoch: Bereits am 24. September 1892 findet auf der Radrennbahn in Berlin-Halensee das erste Damen-Radrennen Deutschlands statt.

Umschlag eines Fahrradprospekts aus dem Jahre 1904.



Rechts oben: Gesamtansicht der Fabrik 1905.

Nach dem der junge Fritz Opel souverän das Distanzrennen Basel – Cleve gewinnt, ziert ein Bild seiner Ankunft vor den Toren in Cleve die Titelseite des Fahrrad-Kataloges 1895



Auch das gab es um die Jahrhundertwende bei Opel: bei den Modellen „Kettenlos“ sorgte eine Kardanwelle für die Kraftübertragung zum Hinterrad. Eine technisch wartungsarme, saubere Lösung, die sich jedoch am Markt nicht durchzusetzen vermochte. Sie war schwerer, teurer und kräftezehrender als der gewöhnliche Kettenantrieb

sogenannten „Safeties“ begonnen. Ein solches Sicherheitsrad hatte Sohn Carl neben 24 weiteren Musterrädern im Frühjahr von einer Studienreise über die Fahrradproduktionsanlagen im englischen Sheffield mitgebracht. Hier erkennt er auch die Werbewirksamkeit von Radrennen.

**Weltmeister auf Opel-Rad**

Die großen Menschenmassen, die zu den Radrennveranstaltungen strömen, faszinieren ihn. Wieder nach Rüsselsheim zurückgekehrt, nimmt er selbst an einem Radrennen im Frankfurter Palmengarten teil - und erzielt sofort seinen ersten Sieg. Da er außer seiner Siegestrophäe auch Bestellungen über fünf Fahrräder mit nach Hause bringt, stellt Vater Adam die Wirksamkeit solcher Veranstaltungen in bezug auf den Absatz nicht mehr länger in Frage. So erhält die Verbreitung der Opel-Fahrräder durch zahlreiche Rennerfolge nachdrückliche Unterstützung. Allein das Jahr 1889 bringt dem Hause Opel 240 Siege,



*Nicht nur Opel-Fahrräder sondern auch deren wunderschöne Werbung auf emaillierten Blechtafeln.... stehen heute bei Sammlern hoch im Kurs und erzielen auf Auktionen Spitzenpreise*

darunter 13 Meisterschaften, die auf Opel-Rädern gewonnen werden. Seinen weitaus größten Erfolg sollte das Opel-Rad in diesem Jahr in England, dem Heimatland des Fahrradsportes, erzielen. Am 20. Juli 1889 gewinnt einer der bedeutendsten Rennfahrer dieser Zeit, August Lehr, in London auf seinem Opel-Hochrad die „Meisterschaft der Welt“. Durch diesen Sieg ist der bis dahin noch

immer herrschende Einfluss der englischen Fahrrad-Industrie in Deutschland endgültig gebrochen. Umso mehr wird das Opel-Rad durch seine vielen Erfolge das bekannteste und führende Rad im Inland. Durch das richtige Gespür für das technisch Machbare, in Verbindung mit dem Weitblick für das, was der Kunde von morgen wünscht, hat Adam Opel gegenüber der Konkurrenz nicht selten die Nase vorn. Die frühe, serienmäßige Verwendung von Kugellagern und Luftreifen beispielsweise, tragen dazu ebenso bei wie die frühzeitige Aufgabe der Hochradproduktion. Die Gefahr des Fahrens auf dem Hochrad bleibt niemandem verborgen, und darüber hinaus zeigt sich das Niederrad, insbesondere durch die Verbesserung des Kettenmechanismus, dem Hochrad gegenüber deutlich im Vorteil.



*Einer der stärksten Rennfahrer seiner Zeit war Joseph Fischer, hier im Jahre 1896 auf einer Opel-Rennmaschine hinter Viersitzer-Führung auf einem Opel Quadruplat*

*Text: Jürgen Nöll \*3500  
Bildmaterial: Archiv J. Nöll, Archiv Opel Classic*