

Der Zuverlässige

**Sonderveröffentlichung:
70 Jahre Olympia
Teil 2**





Der Diskuswerfer im Kühlergrill symbolisiert olympische Ideale: Technik, Kraft und Anmut bot auch der neue Opel. Unter den europäischen Automobilherstellern standen die Rüsselsheimer nun ganz oben auf dem Treppchen.

hängende Karosserie gehoben und miteinander verbunden, sie feiern „Hochzeit“. Am 26. Juni 1935 meldet

Opel auf das neue Montageverfahren ein Patent an, das unter der Nummer 765899 erteilt wird und heute noch weltweit den Automobilbau bestimmt.

Dies alles geschah auf einer Ebene. Jetzt werden Motor, Getriebe und Achsen mit hydraulischen Hebebühnen unter die an einer Förderkette

Opel bringt die Innovation mit dem Typ Olympia 1,3 Liter unters Volk. Zwei Karosserievarianten sind lieferbar; beide besitzen als gestalterisches Novum anstelle von freistehenden Lampen in die Karosserie integrierte Scheinwerfer. Ebenfalls angeboten wird eine zweitürige Limousine. „Auch das Dach ist erstmals aus einem Stück Stahl – ein schützender Panzer von höchster Widerstandsfähigkeit“, wie die Werbung verspricht. Durch die rahmenlose Bauweise ist der Platz im Innenraum gewachsen, die Ausstattung zeigt sich gediegen.

(Fortsetzung auf Seite 4)



Gewissenhafte Prüfung der Inspekture: Nach Hochzeit und letzten Montagearbeiten gelangen die fertig gestellten Fahrzeuge zur Qualitätskontrolle am Ende des Bandes.



An Förderketten werden die Karosserien an jene Stelle des Bandes gezogen, an dem hydraulische Hebebühnen Achsen und Antrieb zur Montage unter den Wagen fahren. Dieser als Hochzeit bezeichnete Vorgang ist ein bis heute gebräuchlicher Schritt im Produktionsprozess eines Automobils und wurde von Opel im Juni 1935 zum Patent angemeldet.

Die Polstersitze sind mit Cord bezogen, die Rücklehnen der Vordersitze lassen sich vorklappen, die Hintersitze sind in Breite und Tiefe so günstig bemessen, dass man volle Bewegungsfreiheit hat und auch dadurch keine Fahrstrapazen spürt. Die schon von anderen Modellen bekannte „Opel-Zugfrei-Belüftung“ durch vordere und hintere Ausstellfenster ist ebenfalls patentiert. Der Kofferraum wird von innen beladen, was auch Vorteile mit sich bringt: „In einem Stück mit der Karosserie fugenlos verbunden, ist er gegen Straßenstaub, Witterungseinflüsse und Diebstahl gleichermaßen geschützt.“

Von der selbsttragenden Karosserie profitiert das Fahrverhalten. Das Leergewicht des Olympia liegt bei nur 835 Kilogramm, durch Verzicht auf den separaten Rahmen liegt der Schwerpunkt nun 15 Zentimeter tiefer als beim Vorgängermodell 1,3 Liter. Von diesem hat der Olympia Motor und große Teile des Fahrwerks übernommen. Die Leistung von 24 PS aus 1.288 ccm ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h, dabei begnügt sich der seitengesteuerte Reihenvierzylinder mit rund neun Litern

auf 100 Kilometern. Blattgefederte Starrachse und Hinterradantrieb entsprechen dem Stand der Technik, an der Vorderachse verfügt der Olympia über einzeln aufgehängte Räder und die im Jahr 1934 vorgestellte „Opel Synchron-Federung“. In einem waagrecht am Achsrohr angebrachten, geschlossenen Stahlgehäuse liegt die Feder-Dämpfer-Einheit staubdicht gekapselt in einem Ölbad. Je stärker das Rad einfedert, desto stärker drückt der Tragarm des Rades über einen Nocken auf eine innenliegende Schraubenfeder, beim Ausfedern kommt der Stoßdämpfer zum Einsatz. „Wer den Wagen viel zum Reisen benutzt, wird mit Freude feststellen können, dass Wagen mit Opel-Synchron-Federung die lästigen Begleiterscheinungen langer Fahrten – Müdigkeit und Zerschlagenheit – nicht mehr aufkommen lassen. Denn die ermüdenden Nickschwingungen werden durch die Opel-Synchron-Federung in einen angenehmen Fahrhythmus umgewandelt. Der Opel Typ Olympia ist förmlich mit der Straße verwachsen, seine Sicherheit ist nicht zu überbieten.“

Noch aber trägt der Olympia nicht den berühmten Blitz am Bug. Ein stilisierter Zeppelin steht für den Fortschritt, und ein Diskuswerfer für die klassischen Ideale des bevorstehenden

Sport-Ereignisses. Neben dem Wagen trägt auch die Opel-Werbung moderne Züge. Für den hohen Bekanntheitsgrad des Olympia sorgt Opel mit spektakulären Werbeaktionen, die den Namen um die Welt tragen. Im Juni 1936 fahren zwei Olympia nach Griechenland, um den Fackelstaffellauf vom Stadion des alten Olympia bis nach Berlin zu begleiten. 3.075 Kilometer bewältigen die Fahrzeuge, die sich technisch nicht von Autos der Serie unterscheiden.

Schon kurz darauf schafft es ein Olympia höher, schneller und weiter hinaus, als irgendein Automobil zuvor. Der 500.000. Opel seit Beginn der Fertigung im Jahr 1899 – natürlich ein Olympia – nimmt im Bauch des Luftschiffs Hindenburg als erstes Automobil den Luftweg nach Rio de Janeiro, wo Wagen und Besatzung begeistert empfangen werden. Ähnlich reagieren die Käufer: 37.127 Olympia werden im Jahr der Olympischen Spiele produziert.

1936 avanciert das Unternehmen mit 120.852 verkauften Lkw und Pkw zum größten Automobilproduzenten Europas. Bis zum Spätsommer 1937 laufen vom Olympia 81.661 Exemplare in Rüsselsheim vom Band, nicht zuletzt dank intensiver Modellpflege. Die beschert dem Olympia 1,3 Liter im gleichen Jahr eine auf 26 PS gestiegene Motorleistung sowie eine hydraulische Bremsanlage und ein Vierganggetriebe.

Zum Modelljahr 1938 erfährt der Olympia eine grundlegende Überarbeitung und präsentiert sich in drei Varianten. 2.675 Mark kostet die zweitürige Limousine ab Werk, 2.750 Mark die Cabriolet-Limousine und 2.950 Mark die neue Limousine mit vier Türen. Statt der mittig angeschlagenen Motorhaubenhälften be-



kommt der Olympia eine vorn und in einem Stück zu öffnende „Alligatorhaube“. Die größte Änderung verbirgt sich darunter: Mit dem 38 PS starken 1,5 Liter-ohv-„Hochleistungsmotor“ debütiert ein Meilenstein des Motorenbaus bei Opel. Das Konstruktionsprinzip mit hängenden Ventilen, angetrieben von Stoßstangen, und kurzhubiger Auslegung distanziert den Olympia klar von seinen unterlegenen Konkurrenten und qualifiziert den 1,5 Liter sogar für den Motorsport: Elf Wagen, darunter drei Olympia im Serienntrimm, nehmen 1938 an der internationalen Deutschen Alpenfahrt teil. Mehr als 1600 Kilometer, die über 38 Pässe führen, machen die „Gebirgsfernfahrt“ zur Belastungsprobe für

Die Rundinstrumente, mittig im Armaturenbrett platziert, informieren über Benzinreserve und Öldruck (links) sowie über Geschwindigkeit und Kilometerstand.

Mensch und Material. Die Fahrt wird für Opel zu einem Triumph: Alle elf Autos kommen ins Ziel, gewinnen fünf Goldplaketten, zwei Edelweißmedaillen und den begehrten Alpenpokal für den besten Serienwagen. Im Jahr 1940 muss die Produktion ziviler Fahrzeuge in Rüsselsheim eingestellt werden; insgesamt 168.875



Olympia rollen bis dahin vom Band. Im Dezember 1947 ist der erste Personenwagen aus Rüsselsheim wieder ein Olympia.
red/hete



Fackellauf: Im Juni 1936 fahren zwei Olympia mit vier Mann Besatzung nach Griechenland, um anschließend das Olympische Feuer nach Berlin zu begleiten. 3.075 Kilometer bewältigen die Fahrzeuge, die sich technisch nicht von Autos der Serie unterscheiden.