



Inhalt

Vorwort	Seite 5
1 »Es begann mit einem Preisausschreiben«	Seite 6
2 Blitzartig auf Erfolgskurs	Seite 18
3 Der Blitz-Dreitonner und seine kleinen Brüder	Seite 20
4 Das Werk Brandenburg: die Heimat des Opel Blitz (1935–1944)	Seite 36
5 Stark im Gelände: der Allrad-Blitz	Seite 46
6 Sondertypen auf Blitz-Basis	Seite 50
7 An allen Fronten: der Blitz im Zweiten Weltkrieg	Seite 58
8 Neuanfang und »Wirtschaftswunder-Blitz«	Seite 72
9 Die letzten Blitze	Seite 82
10 Dieselmotor und »Britten-Blitz«	Seite 88
11 Anhang	Seite 92





VORWORT

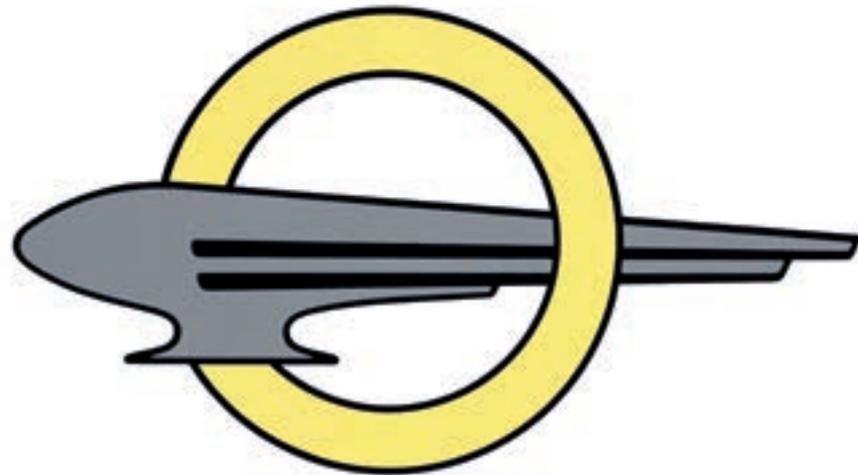
OPEL BLITZ – EIN LEGENDÄRER KLEINER LASTWAGEN (1931–1975)

Kleinere Lastwagen stehen zwar häufig im Schatten ihrer großen Brüder, was hier durchaus im doppelten Sinne gemeint sein könnte, doch ist ihre Leistung und nicht zuletzt ihre Beliebtheit ebenso anerkennenswert. Kleine Lkw sind zudem aus Kosten- und nicht zuletzt Platzgründen aber auch ein begehrtes Objekt in Sammlerkreisen. Allerdings sind gut erhaltene Klassiker heute eine gesuchte Rarität, obwohl gerade »Brot- und Butterautos« zu ihrer Zeit die Straßen dominierten und in großen Stückzahlen anzutreffen waren. Die vorliegende Typen-Chronik würdigt

einen solchen Veteranen, der sich vor allem als unermüdlicher Helfer in der Wirtschaftswunderzeit, Anfang bis Mitte der 1950er Jahre, einen Namen gemacht hat, den Opel Blitz.

Zwischen 1931 und 1975 wurde er gebaut und fand in einer Vielzahl von Varianten zufriedene Abnehmer im zivilen und militärischen Bereich. Das umfangreiche Bild- und Prospektmaterial dokumentiert größtenteils in zeitgenössischen Aufnahmen die Vielseitigkeit des kleinen Lasters.

Löhne, im Januar 2012



Liebevoll restaurierter Opel Blitz 1,5 to. (Foto: Joost J. Bakker © CC 2.0) in der Exportversion für die Niederlande.

1

»ES BEGANN MIT EINEM
PREISAUSSCHREIBEN«



1,5-Tonner Opel Blitz Lastwagen von 1930.

Während die Marke Opel heutzutage auf dem eigentlichen Nutzfahrzeugsektor keine Rolle mehr spielt, gehörten Lkw aus Rüsselsheim noch bis in die 1970er Jahre zum vertrauten Alltagsbild auf deutschen Straßen.

Bereits ab dem Jahre 1904 hatte man sich bei Opel mit dem Bau von leichten Lastwagen beschäftigt und entwickelte kurz vor und im Ersten Weltkrieg auch Fahrzeuge in der 3- bis 4-Tonnenklasse mit Motorleistungen zwischen 30 und 50 PS, darunter die sogenannten »Regeltonner«-Heeres-Lkw. Rund 4.400 Exemplare dieser Lkw-Typen verließen bis zum Jahre 1918 die Rüsselsheimer Werkshallen, in denen zu jener Zeit 4.000 Mitarbeiter beschäftigt waren. Hergestellt wurden auf der Basis der Lkw-Fahrgestelle auch Busse und Feuerwehrfahrzeuge. Dazu kamen Auto- und Flugzeugmotoren sowie anderweitige Rüstungsgüter. Mit dem Kriegsende 1918 brachen diese Absatzmärkte weg. Zudem wurde das Werk von französischen Truppen besetzt und später, im Inflationsjahr 1923, sogar vorübergehend ganz still gelegt.

Nach einem schwierigen Neubeginn wurden zunächst in ganz kleinen Stückzahlen die alten Regellastwagen mit drei und vier Tonnen Nutzlast neu aufgelegt. Als erste Neuschöpfung galt 1919 ein leichter 1,5/2-Tonner mit 30-PS-Motor, der die Typ-Bezeichnung »14/30« erhielt. Erst 1927/28 kam in Form neuer Schnelllastwagen in den Nutzlastklassen 1,5 t, 1,75 t, 2 t und 2,5 t neues Leben in die Angebotspalette. Die Merkmale dieser mit »10/45« und »12/50«

bezeichneten Typen waren Luftreifen, Vierradbremsten, angeblocktes Getriebe und Mittelschaltung.

Ab dem Jahr 1928 wurden dann auch unternehmenspolitisch die Weichen neu gestellt. General Motors übernahm, auf Initiative von GMC-Präsident Alfred P. Sloan, die Aktienmehrheit und damit auch das Kommando in Rüsselsheim. Die erfahrenen Marketingstrategen aus den USA hatten die Ausbaufähigkeit des deutschen Marktes erkannt und trennten in einem ersten Schritt die Geschäftsbereiche Pkw und Lkw.

Opel übernahm das Konzept vom erfolgreichen kleinen Chevrolet-Lkw und stellte ab dem Jahre 1930 neue 1,5 und 2-Tonner vor, die mit dem bewährten Buick-Marquette-Motor ausgestattet wurden. Zur Markteinführung suchte man mit Hilfe eines werbewirksamen Preisausschreibens einen prägnanten, auch international verständlichen Namen für den neuen Laster:

»Ein Opel ist zu gewinnen! Wir suchen einen Namen, den wir in der ganzen Welt berühmt machen wollen! Der neue Lastwagen soll seinen Siegeszug durch



Einer der attraktiven Hauptpreise: Ein Opel 4-PS-Viersitzer. Der Pkw (Bauzeit 1929-1931) trägt diese Bezeichnung nach der steuerlichen Berechnungsformel, die damals Gültigkeit hatte. Die Motorleistung lag bei 20 PS.

Deutschland und über Deutschlands Grenzen hinaus unter einem Namen antreten, der ihn als deutsches Fabrikat kennzeichnet und gleichzeitig Ausdruck seiner überlegenen Qualität ist.« Attraktive, hochwertige Preise wurden dazu bereitgestellt. So gab es u. a. einen Opel Pkw-Viersitzer und vier 500-ccm-Motorräder des Opel-Typs »Motoclub«, dessen Fertigung damals eingestellt wurde, zu gewinnen. In Anbetracht dieser Preise war es nicht verwunderlich, dass zum Einsendeschluss 6. Oktober 1930 über 1,5 Millionen Posteingänge verzeichnet wurden. Auf der ersten großen Händlertagung, die am 24. und 25. November 1930 stattfand, konnte Ver-



Ein gut erhaltener Opel Blitz der Anfangsjahre. (Foto: Stefan Flöper © CC 3.0)

Modell/Typ/ Baureihe	Blitz-Lkw, 1,5 to
Bauzeit	1930–1931
Stückzahl	700
Motor	4-Zylinder (Reihe) Ottomotor
Leistung: PS, U/min	40, 2800
Bohrung x Hub: mm	89 x 105
Hubraum: cm ³	2594
Getriebe	3-Gang (Zahnschubgetriebe)
L x B x H: mm	5266 x 2125 x 2473
Radstand: mm	3328
Räder (Bauart)	Hering-Stahlscheibenräder
Leergewicht: kg	1675
Zulässiges Gesamtgewicht: kg	3455
Tankinhalt: l	65
Höchstgeschwindigkeit: km/h	Ca. 65
Grundpreis	k. A.

kaufsteiler P. Andersen im Frankfurter »Ufa-Palast« den neuen Namen für die Lkw-Generation von 1931 vorstellen: »Opel Blitz«. Die Bekanntgabe des Namens dokumentierte sozusagen die Geburtsstunde

einer Legende. Den Namen »Blitz« hatte es übrigens zuvor schon einmal bei Opel gegeben: Ein schnelles Herrenfahrrad trug um die Jahrhundertwende diese Typbezeichnung.



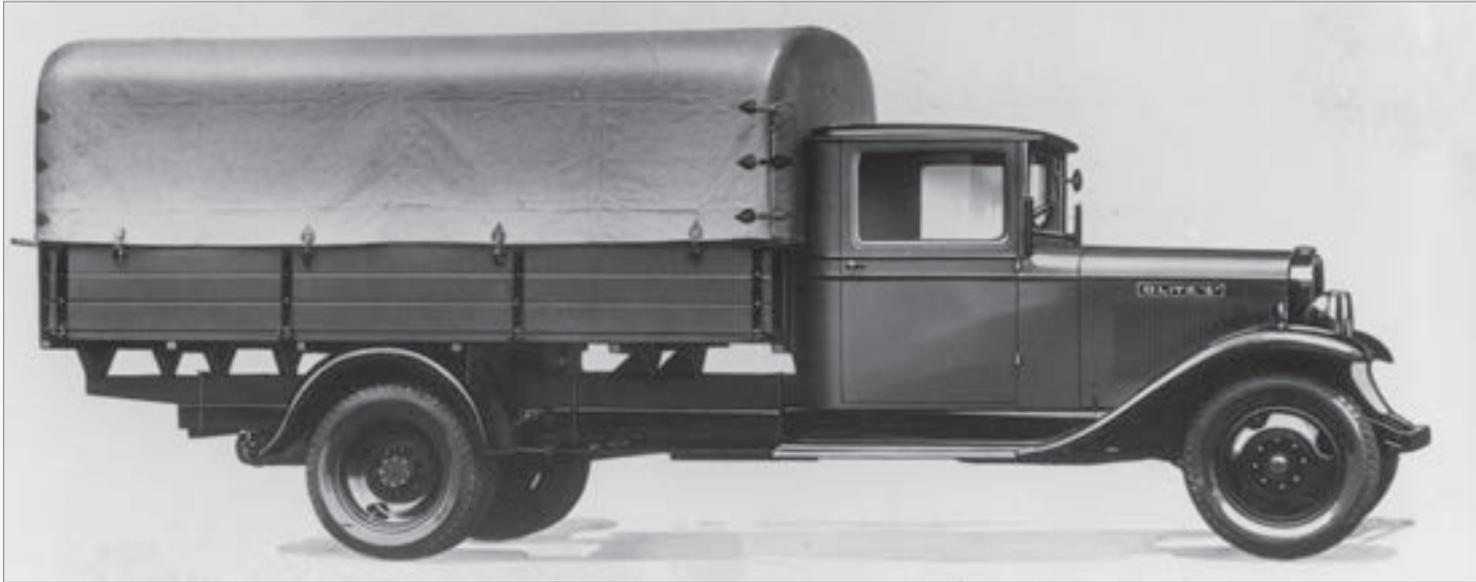
Der 10/45 Eintonner, Typ 10, aus dem Jahre 1926 war ein Vorgänger des Opel Blitz.

2

BLITZARTIG AUF ERFOLGSKURS



(Foto: Stefan Flöper, © CC 3.0)

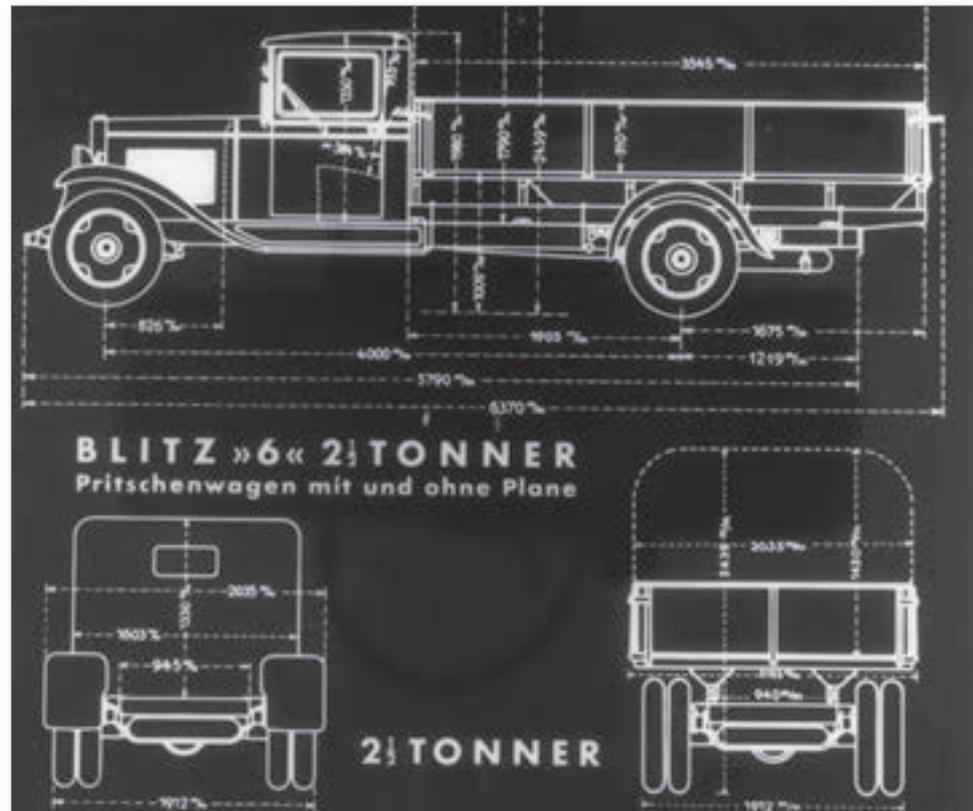


Blitz 6, 2,5 to, 1932.

Bereits kurz nach der Präsentation lief die Produktion des neuen Typs an, der die Bezeichnung Blitz »6« erhielt. Für eine kurze Zeit wurden auch die 1,5- und 1,75-Tonnen Auslaufmodelle mit dem 40/45-PS-Motor unter der Bezeichnung »Blitz« angeboten.

Trotz der damals schwierigen Wirtschaftslage konnte sich das neue Modell sofort behaupten und erreichte 1931 eine Verkaufsteigerung um 17 Prozent gegenüber den vergleichbaren Vorjahreswerten. Bereits im ersten Fertigungsjahr liefen in Rüsselsheim fast 1.400 Einheiten vom Band. Dazu kam noch der »alte« Kleinlastwagen, der ebenfalls unter dem Namen »Blitz« bis Mitte 1931 auch noch 700 Mal produziert wurde.

Der Erfolg der neuen Opel-Lastwagen hing mit ihrem Konstruktionsprinzip zusammen: Geringes Eigengewicht in





Blitz 6 Möbelwagen-Hängerzug 2,5 to.

Verbindung mit hoher Nutzlast. Mit dem bewährten, wengleich veralteten Buick-Marquette-Motor besaß der nach amerikanischen Maßstäben gebaute »Ur-Blitz« (2-Tonner) zugleich ein problemloses Triebwerk. Der Sechszylinder-Blockmotor mit stehenden Ventilen leistete zunächst 61 PS, ab 1932 dann 64 PS. Der Motor selbst war aus Grauguss, die Kolben bestanden aus Aluminiumguss. In dieser Leistungsklasse war die Verwendung eines Sechszylindermotors

(= daher die Typbezeichnung Blitz »6«) eine Besonderheit.

Die Höchstgeschwindigkeit betrug anfangs 65 km/h, danach waren sogar für einen Lkw der damaligen Zeit passable 75 km/h möglich. Lieferbar war der Blitz in drei verschiedenen Radständen. Ab 1932 wurde das veraltete Bremssystem (Seilzug) modernisiert.

Der 2,5-Tonner Typ »Blitz 3 L« ging ebenfalls in diesem Jahr in Serie. Eine kleine Stückzahl dieses Typs wurde auch als

Zugmaschine für besondere Sattelschlepperbusse gefertigt, die damals nicht unüblich waren. Die Angebotspalette wurde Ende 1933 mit dem »Blitz 1-Tonner« weiter abgerundet und auch die kleinen Lieferwagen für 400 kg Nutzlast konnten jetzt mit der neuen Karosserie bestellt werden.

Parallel zur Entwicklung der Modellpalette lief dazu die werksinterne Schulung, von Opel bereits im Frühjahr 1931 ins Leben gerufen. »Leiter und Gehilfen« der Kun-



Blitz 6 Langeisentransporter.



Blitz 6 Pritschensattelzug.

dendienstabteilungen wurden in zweiwöchigen Kursen auf den technisch jeweils aktuellen Stand gebracht. Nach bestandener Prüfung erhielten die Lehrgangsteilnehmer (ca. fünfzehn Mechaniker pro

Kurs) ein Diplom. Die Schulungseinrichtungen auf dem Rüsselsheimer Werksge­lände umfassten einen Unterrichtsraum, eine Musterwerkstatt, ein Teilelager sowie Lichtbild- und Filmvorführungsapparate.

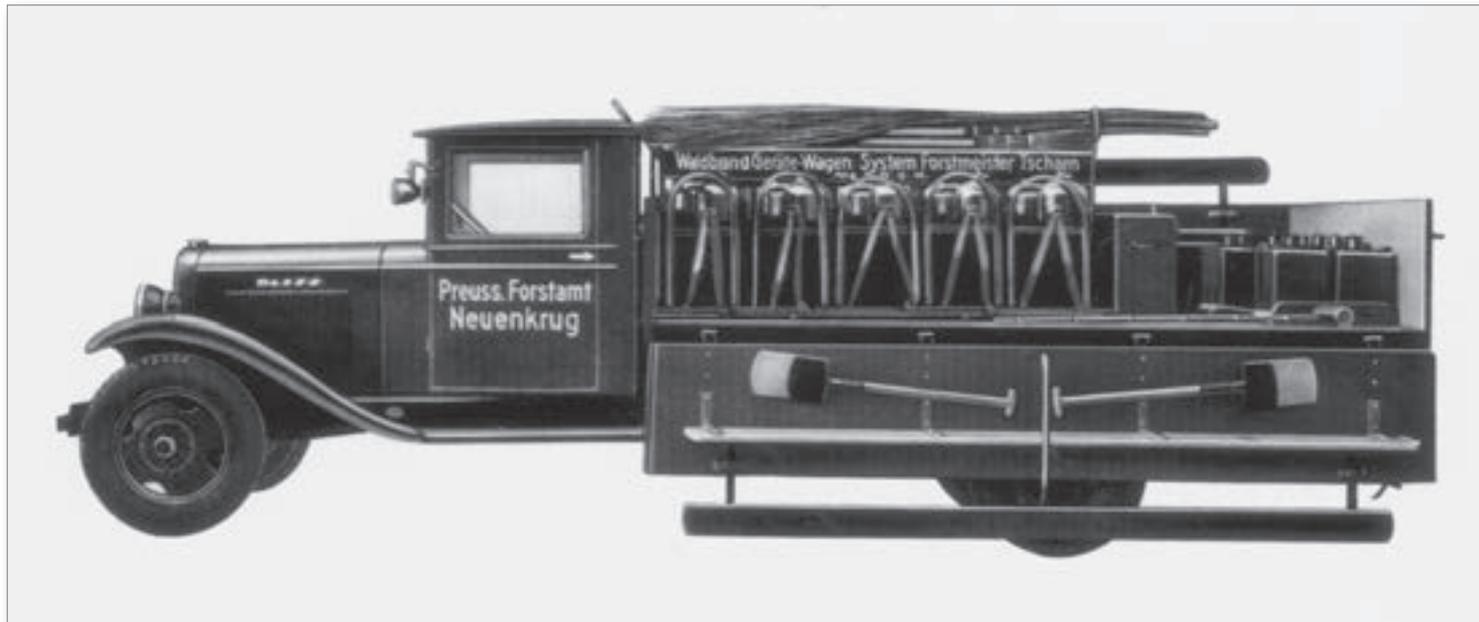
Ausgerichtet auf die einzelnen Zielgruppen bekamen die Opel-Verkäufer spezifische Abnehmeranalysen für Handwerker, Spediteure, Kaufhäuser, Brauereien, Omnibusbetriebe und Kommunen. Letz-



Blitz 6 Tanksattelzug.



Der Typ 3,5-47-25 (2,5 to) in der Ausführung als 40-sitziger Sattelschlepper-Omnibus.



Blitz 6 Waldbrandgeräte-Kraftfahrzeug.

tere sollten vor allem für die neuen Krankenwagen, Feuerwehraufbauten und Entsorgungsfahrzeuge interessiert werden; denn noch war die Nachfrage im Bereich der Zivilfahrzeuge durch die schlechte Konjunktur beeinflusst – und noch fehlten Aufträge vom Militär, was allerdings auf Opel selbst zurückzuführen ist. In Rüsselsheim hatte man den Schwerpunkt eindeutig auf den zivilen Bereich gelegt und auf die Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten gesetzt. Um Fertigungsaufträge von der Reichswehr hatte man sich Anfang der 1930er Jahre nicht bemüht.

Die Fliegende Kundendienstschule (Werksschule)

Im Jahre 1935 erweiterte Opel die Ausbildungsmöglichkeiten der Kunden-



Die „Fliegende Werksschule“: Ein komplett mit Werkzeug und Maschinen ausgerüsteter Blitz 2,5-Tonner.





dienstmitarbeiter um die »Fliegende Werkschule«. Komplett mit Werkzeug und Maschinen ausgerüstete »Blitz« 2,5-Tonner ermöglichten zum Teil mehrwöchige Lehrgänge direkt vor Ort, bei den Opel-Werkstätten in ganz Deutschland. Dieses ständig erweiterte »Lehr- und Lernmodell« kam 1944 durch den Krieg vorübergehend zum Erliegen, wurde dann jedoch in ähnlicher Form wieder aufgenommen.

Die Opel-Karawane

Um gute Reklame-Ideen war die Opel-Werbeabteilung nie verlegen, wie schon das erfolgreiche Preisausschreiben zur Namensfindung des neuen Lkw-Typs zeigte. Im Spätsommer 1935 liefen die Vorbereitungen zu einer weiteren publikumswirksamen Werbeaktion an, in deren Mittelpunkt diesmal die Fahrzeuge selbst standen.

So verließen am 7. September 1935 erstmals fünf »Opel Blitz Karawanen« das Werksgelände in Rüsselsheim zu einer Deutschlandfahrt als mobile Verkaufsschau. Es handelte sich dabei jeweils um elf einheitlich in Rot lackierte Opel Blitz mit verschiedenen Aufbauten, an deren Spitze ein Lautsprecherwagen fuhr.

Ohne Zweifel sorgten diese Konvois brandneuer Lastkraftwagen überall für Auf-



merksamkeit und zogen nicht nur die Blicke des interessierten Fachpublikums auf sich. Opel zeigte im wahrsten Sinne des Wortes »Kundennähe«. Potenzielle Käufer konnten sich direkt vor Ort ein Bild der vielfältigen Angebotspalette machen.

So sah das Opel-Lastwagenprogramm im Jahre 1935 aus:

- Blitz 1-Tonner (2-Liter-Sechszylinder) als Chassis, Chassis mit Führerhaus, Kasten- und Pritschenwagen;
- Blitz 2-Tonner (3,5-Liter) als Chassis und Pritschenwagen mit Radständen von 3,41 und 4,00 Metern;
- Blitz 2,5-Tonner (3,5-Liter) als Chassis und Pritschenwagen mit 4 Meter Radstand;
- Blitz 2,5-Tonner (3,5-Liter) Spezialchassis (z. B. für Omnibusse) mit einem Radstand von 4,65 Metern.

Daneben konnten Fahrgestelle mit Hilfe einer besonderen Hinterachsübersetzung auch als Zugmaschine für 5-Tonner-Sattelaufieger eingesetzt werden.

Die 2- und 2,5-Tonner zeichneten sich durch die Möglichkeit aus, sie mit höherem als im Kfz-Brief angegebenem Gewicht zu beladen. Bemerkenswert dabei war, dass die Fahrzeuge mehr Gewicht tragen konnten, als sie selbst wogen. Bis zum Jahresende 1935 hatten rund 10.000 Blitz-Varianten die Montagebänder in Rüsselsheim verlassen.

Modell/Typ/Baureihe	Blitz-Lkw 2,5 to (»Blitz 6«)
Bauzeit	1930–1931
Stückzahl	574
Motor	6-Zylinder (Reihe) Ottomotor
Leistung: PS, U/min	55, 2900
Bohrung x Hub: mm	79,4 x 117,7
Hubraum: cm ³	3417
Getriebe	4-Gang (Zahnrad Schubgetriebe)
L x B x H: mm	6370 x 2125 x 1980
Radstand: mm	4000
Räder (Bauart)	Hering-Stahlscheibenräder
Leergewicht: kg	1525
Zulässiges Gesamtgewicht: kg	4900
Tankinhalt: l	62
Höchstgeschwindigkeit: km/h	80
Grundpreis	k. A.

Modell/Typ/Baureihe	Blitz-Lkw 1 to, Typ 2,0-12
Bauzeit	1934–1938
Stückzahl	21.375
Motor	6-Zylinder (Reihe) Ottomotor
Leistung: PS, U/min	36, 3600
Bohrung x Hub: mm	67,5 x 90
Hubraum: cm ³	1920
Getriebe	4-Gang-Getriebe
L x B x H: mm	4650 x 1940 x 1900–2300
Radstand: mm	2852
Räder (Bauart)	Stahlscheibenräder (Tiefbettfelge)
Leergewicht: kg	900
Zulässiges Gesamtgewicht: kg	2500
Tankinhalt: l	38
Höchstgeschwindigkeit: km/h	80
Grundpreis: RM	2290,-