
Opel feiert mit: Die Eifelrundfahrt wird 100

Motorsport und Eifel, da fallen sofort die Worte „Nürburgring“, „Nordschleife“ und „Grüne Hölle“. Doch die ersten Rennen, damals noch unter der Bezeichnung „Eifelrundfahrt“, fanden auf einem 33 Kilometer langen, anspruchsvollen Straßenkurs rund um Nideggen statt. Der allererste Startschuss fiel am 15. Juli 1922. Das Ereignis soll nun am kommenden Wochenende (16.–17.7.) mit einem großen Revival gefeiert werden. Opel zeigt als Teilnehmer der ersten Stunde die legendäre Knickrahmen-Rennmaschine von 1921 wie den Grand-Prix-Rennwagen von 1913.

Fritz von Opel, der später als „Raketen-Fritz“ bekannte Enkel des Firmengründers, nahm mit einer speziell für schnelle Zementbahnen entwickelten leichten Rennmaschine an der ersten Eifelrundfahrt teil. Sein Motorrad war konsequent auf Leichtbau getrimmt und für die damalige Zeit visionär. Federung, Getriebe und Kupplung wurden der Gewichtsreduktion geopfert und fehlten völlig. Der wassergekühlte Einzylinder-Viertakt-Rennmotor mit 150 Kubikzentimetern Hubraum und Vierventiltechnik leistet 4 PS bei 4000 Umdrehungen in der Minute. Er war samt Schwungscheibe links am Hinterrad positioniert. Der Antrieb erfolgte über eine kurze Rollenkette. Die lange Kette war mit den Pedalen verbunden, mit ihr wird die Rücktrittbremse bedient. Eine Vorderradbremse gab es nicht. Der charakteristische Z-förmige Knick im oberen Querrohr zwischen Tank und Sattel dient der Absenkung der Sitzposition, um einen niedrigeren Schwerpunkt und möglichst geringen Windwiderstand zu erreichen. Das Motorrad „mit dem Knick“ wurde 1921 und 1922 eingesetzt, wog nicht mal 50 Kilogramm und war über 80 km/h schnell. Die im Originalzustand erhaltene Rennmaschine wird beim „Eifelrundfahrt“-Jubiläum nicht fehlen und kann am Wochenende in der Altstadt von Nideggen besichtigt werden.

Die 8-PS-Rennwagen, die Opel neben der Bahnrennmaschine bei der ersten Eifelrundfahrt 1922 einsetzte, existieren heute hingegen nicht mehr. Als Ersatz bringen die Rüsselsheimer den Grand-Prix-Rennwagen von 1913 mit. Er war für den „Grand Prix de France“, einen Vorläufer der heutigen Formel-1-Rennen, entwickelt worden. Auch hier stand Leichtbau hoch im Kurs. Dazu kommt mit einem Vierzylinder-16-Ventil-Motor modernste Antriebstechnik. Das Vierzylinder-Triebwerk mit 3970 Kubikzentimetern Hubraum und 110 PS beschleunigte den weißen Renner auf bis zu 170 km/h. (aum)

Bilder zum Artikel



Opel Knickrahmen-Rennmaschine von 1921.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 110 PS Grand-Prix-Rennwagen von 1913.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



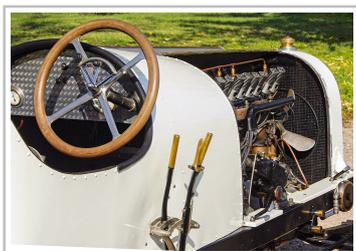
Opel 110 PS Grand-Prix-Rennwagen von 1913.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



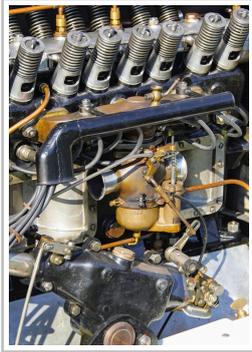
Opel 110 PS Grand-Prix-Rennwagen von 1913.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 110 PS Grand-Prix-Rennwagen von 1913.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 110 PS Grand-Prix-Rennwagen von 1913.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel 110 PS Grand-Prix-Rennwagen von 1913.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Fritz von Opel (1899–1971).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
