



Der erste sportliche Opel im Kompaktformat entstand schon 1938 – der Kadett Strolch

Der kleine Strolch

Probefahrt im Kadett '38 Zweisitzer

Stolch – ein eigenartiger Name für ein Automobil. Grimmelshausen erwähnt den Begriff 1673 im Zusammenhang mit „Bettlern, Landsknechten, Zigeunern“, ein Strolch gehörte im damaligen Sprachgebrauch zu den Kleinkriminellen. Heutige Lexika nennen zwei Bedeutungen: Einmal ist ein Strolch noch immer ein Landstreicher, der nichts Gutes im Schilde führt, dann aber auch ein kleiner Junge, ein Lausbub. Disney brachte Susi und Strolch ins Kino, manche Zuschauerin verdrückte ein Tränchen, und eine US-Serie erzählte von den Kleinen Strolchen, verwaisten Kindern, deren Daseinskampf mit Mutterwitz und Slapstick-Einlagen angereichert für einige Wiederholungen auch im deutschen Fernsehen reichte. Doch auf die Namensgebung des Opel Kadett '38 Strolch hatte das Kino keinen Einfluss. Wie das Auto zu seinem Namen kam, bleibt ein Rätsel wie so vieles, das sich in den siebenzig Jahren zwischen dem Bau der ersten Prototypen und dem Nachbau

der diesen Sommer erstmals beim Treffen an den Opel-Villen der Öffentlichkeit vorgestellten Replik abgespielt hat.

1938. Opel hatte den beliebten und gut verkäuflichen P4 durch den Kadett ersetzt, der als Schwestermotiv des Olympia mit selbsttragender Karosserie, guter Raumausnutzung und lebhaften Fahrleistungen dank niedrigen Gewichts mehr bot, aber auch mehr kostete als der Vorgänger. Schon nach einem Jahr wurde eine vereinfachte Version nachgeschoben, der schmucklose KJ 38, während das reguläre Modell fortan Kadett Spezial hieß. Vor allem der Ersatz der aufwendigen Synchronfederung mit Dubonnet-Federknie durch eine simple Starrachse ermöglichte den von 2.100 RM auf 1.800 RM reduzierten Einstandspreis. Doch das war immer noch erheblich mehr als die 1.450 RM, für die der P4 zuletzt angeboten worden war – dessen Produktionseinstellung übrigens von den Nazis betrieben worden sein soll,

so schreibt es jedenfalls Werner Oswald in seinem Standardwerk „Deutsche Autos 1920 – 1945“. Der P4 hätte dem kommenden Volkswagen im Weg stehen können.

Gleichzeitig erhielt der Olympia den modernen ohv-Motor, wurde damit zwar etwas teurer, konnte sich aber mit seinen Fahrleistungen weit vom Kadett absetzen. Er lief sogar schneller als der eine ganze Klasse höher angesiedelte Mercedes 170. Der Kadett steckte also zwischen dem eingestellten P4, dem kommenden Volkswagen und dem weitaus moderner motorisierten Olympia, der für einen Erben von 4 PS, 1,2 Liter und P4 eigentlich nicht mehr volkstümlich genug war, sich aber, typisch für den Optimismus der unmittelbaren Vorkriegsjahre, viel besser verkaufte als der Kadett. In dieses Bild passt auch, dass der karge KJ38 nicht annähernd die Stückzahlen des üppiger ausgestatteten Kadett Spezial zu erreichen vermochte. Daraus ergibt sich die Erklärung dafür, dass Opel nicht etwa

dem auch im Sport erfolgreichen Olympia einen Roadster zur Seite stellen wollte, sondern dem Kadett. Er hatte die Aufmerksamkeit dringender nötig.

Auf der Basis des KJ 38 entstand so ein knackiger Zweisitzer, ausgestattet nur mit dem Allernötigsten, leicht, flink und schön anzusehen. Der Stabilität zuliebe blieben die Rahmen der Seitenfenster stehen, die Seitenlinie erinnert dadurch an den damals beliebten Fiat Topolino. Der Strolch jedoch wirkt gestreckter und zugleich gedrungener. Nur 3,62 m misst der Prototyp, zwei Personen bietet er Platz, das Reisegepäck wird von innen in den geräumigen Kofferraum verfrachtet. Einen Kofferdeckel gibt es nicht. Vielen Zeitgenossen erschien die selbsttragende Karosserie immer noch befremdlich, daher wird Stabilität vor Komfort gegangen sein. Wie ernst es Opel mit diesem Modell war, verdeutlicht die Tatsache, dass sogar schon Prospekte gedruckt worden sind. Sechs Prototypen sind gebaut worden und dann verschollen, zur Aufnahme der Serienproduktion kam es nicht. „Knappe Stahlressourcen“ werden in einem Sitzungsprotokoll der Geschäftsführung als Ursache genannt.

Irgendwann zwischen 1980 und 1985 entstehen nach Gesprächen mit altgedienten und ehemaligen Mitarbeitern einige Notizen, verfasst von Bodo Fischer. Darin finden sich später erste Belege für den Namen Strolch, im Verkaufsprospekt ist nur vom Kadett Zweisitzer die Rede. Ob es sich wirklich um eine geplante Verkaufsbezeichnung handelt oder doch nur um einen liebevollen internen Spitznamen, wir wissen es nicht. 2008. Die zehnte Generation kompakter Opel, früher Kadett, heute Astra, nimmt Gestalt an, und bei Opel Classic beginnt die Suche nach Themen aus der Firmenhistorie. Erste Fotos und Notizen tauchen auf. Ein Strolch, ein Zweisitzer, kernig, sportlich, erschwinglich. Jahrzehnte vor Kadett A Coupé, Kadett B Rallye, Manta und anderen Variationen des Erfolgsthemas. Ganz klar, ein Strolch muss her. Weil es aber keinen mehr gibt, bleibt nur ein Nachbau. Ein



Nur von außen zugänglich, aber groß und praktisch: der Kofferraum. Das aus einem Stück gefertigte Heck trägt maßgeblich zur Stabilität der selbststragenden Karosserie bei



Jung und dynamisch – der Kadett Zweisitzer war seiner Zeit weit voraus

nicht mehr kompletter K38 aus dem Werksfundus dient als Basis. Zwar hat er die Synchronachse, aber solche Details fallen nur Kennern auf und sind daher für eine Replik zu vernachlässigen, die vor allem auf Messen wie der IAA das Publikum begeistern soll. Schwierig gestaltet sich der Nachbau der Karosserie, die ab der A-Säule eigenständig ist; es gibt keine Zeichnungen mehr, nur eine Handvoll Fotos. Aus denen sich übrigens auch per Spektralanalyse der originale Farbton rekonstruieren lässt, ein warmes Rot. Ironie der Geschichte: Erst nach der langwierigen Prüfung tauchte, erneut zufällig, der hier gezeigte Prospekt auf, dem sich diese Information auch hätte entnehmen lassen.

2009. Erstmals gezeigt wird der Strolch beim Treffen an den Opel-Villen, wo er sich als echter Publikumsmagnet erweist, es folgen weite-



Geschlossene Veranstaltung – wie so viele offene Autos verliert der Strolch mit geschlossenem Verdeck einiges an Ausstrahlung

re Auftritte. Der Reiz dieses Autos besteht darin, dass es einerseits eindeutig als Opel zu erkennen ist, das Familiengesicht wurde 1938 bis auf den prominenten Zusatzscheinwerfer nicht verändert, andererseits aber nicht nur sportlich wirkt, sondern auch Anklänge an die erst fünfzehn Jahre später populäre englische Roadster-Philosophie erkennen lässt: Was zum Fahren nicht unbedingt notwendig ist, wird einfach weggelassen.



Schöne Form, gediegene Karosserie, reichlich Fahrspaß – der Nachbau zeigt, der Strolch hätte ein Erfolg werden können

Der Strolch steht am Tor der Werksammlung, im Halbschatten, und sieht zierlicher aus als er auf den Fotos wirkt. Keine Stoßstangen, keine Radkappen, fast keine Blankteile. Eine durchgehende Sitzbank in braunem Stoff, zwei klappbare Lehnen. Zwei runde Instrumente, Tacho und Kombiinstrument. Unter der Motorhaube der 1,1 Liter-Seitenventiler, der schon im P4 für Vortrieb sorgte, 23 PS stark. Das ist nicht viel, aber es gibt auch nicht viel Masse zu bewegen. Der KJ38 wog etwa 755 Kilo, der Strolch noch etwas weniger. Die Probefahrt beginnt mit Verzögerung: Zwar lässt sich die Sitzbank verstellen, auf beiden Seiten werden dazu Flügelmuttern gelöst, aber sie

hat sich verkantet. Wolfgang Scholz packt mit an, dann klappt es. Die Sitzposition ist niedrig, man fühlt sich geborgen, nicht wie auf einem Motorrad mit vier Rädern von allen Seiten dem Wind ausgesetzt. Der Strolch war als Reisewagen gedacht, dafür sprechen auch das dicht schließende Verdeck und der große Kofferraum. Doch genug der Vorbetrachtungen, der Anlasser wird jetzt betätigt, mit dem rechten Fuß, sofort fällt der „völlig vibrationsfrei in Gummi gelagerte und hunderttausendfach bewährte“ Motor in einen ruhigen Leerlauf, der, typisch Seitenventiler, von einem beinahe reinen Verbrennungsgeräusch begleitet wird. Wo man den ersten Gang erwartet, liegt

beim Dreiganggetriebe der Rückwärtsgang, die erste Fahrstufe findet sich links hinten. Sanft und gut dosierbar greift die Kupplung, unspektakulär setzt sich der Strolch in Bewegung.

Wir tasten uns hinaus in die Sonne, passieren langsam die gegenüberliegende Feuerwehrausfahrt, und dann geht es auf eine der Längsachsen, die das Werksgelände durchziehen, breit, übersichtlich und geeignet für einen kleinen Sprint. Die nächste Überraschung: Mit seinen 23 PS zieht der Strolch munter durch. Um im heutigen Stadtverkehr mithalten, reicht es locker. Das „in allen Gängen geräuscharme“ Getriebe heult vernehmlich, erst im dritten Gang gewinnt das Motorgeräusch die Oberhand. Die Lenkung arbeitet recht direkt und vermittelt guten Fahrbahnkontakt, Schienen überfordern die dünnen Pneus des Formates 3,25 x 16 allerdings, dann bekommt man mit dem großen Lenkrad allerhand zu tun. Die hydraulischen Bremsen galten in ihren Tagen als gut, heute muss man sich immer wieder vergegenwärtigen, in einem siebzig Jahre alten Auto zu sitzen – das sich in vielerlei Hinsicht moderner anfühlt als viele zeitgenössische Modelle, aber natürlich eine vorausschauende Fahrweise erfordert. Und einen sehr entschlossenen Tritt

Wohin sie Menschen auf dieser Erde gibt, solange lebt in ihnen der Wunsch, zu zweit die Schönheiten dieser Erde zu genießen.

Aus dieser alten Erkenntnis entstand das neueste Modell der Adam Opel A. G.

die zweisitzige Cabriolet-Limousine des OPEL KADETT

Schnell in der Leistung — sicher in der Straßelage und schneitig in der Form, bietet das neue Modell alle Vorteile der schon vielfach bewährten OPEL KADETT Normal-Limousine und verbindet damit die Annehmlichkeit eines schnell zu öffnenden und zu schließenden Verdecks.

In dem winddicht gefestigten Bock dient ein besonders großer Kofferraum der Unterbringung von außerordentlich vielen Gepäckstücken. Am Armaturenbrett zeigen große Instrumente, die mittels blendfrei leucht-




Ölklappen gewöhnlich schließendes Nocken bei Völligstausgleich



Das primäre horizontale Dreiganggetriebe arbeitet alle Vorgänge mit elegant sanftem Schalten.

1,1 Liter-Vierzylinder-Viertakt-Motor

Der 23 PS starke 1,1 Liter-Vierzylinder-Viertakt-Motor gibt dem OPEL KADETT Exzelsior eine geringe Literverbrauchsziffer von 16 Liter und eine hohe Drehleistung auf der Achse von 21 km/h. Ein Schwelger-Fahrerprogramm gewährleistet reichliches Anspringen bei allen Temperaturen und gelbe Ausstattung des Kraftwerks. Das Kühlsystem mit Ventilator und Wasserpumpe liefert Gewähr für eine sorgfältige Kühlung auch bei großer Durchschneidung. Der Motor ist völlig vibrationsfrei in Guss gelagert und leicht handhabbar leicht zu betreiben.



