

Der Zuverlässige

**Sonderveröffentlichung:
70 Jahre Olympia
Teil 1**



70 Jahre Olympia

Revolution aus Rüsselsheim

Mit dem Modell Olympia 1,3 Liter, benannt nach dem zukünftigen Großereignis des Jahres 1936, schreibt das Unternehmen Opel Technikgeschichte: Der erste deutsche Großserienwagen mit selbsttragender Ganzstahlkarosserie – ein noch heute gültiges Bauprinzip – läuft in Rüsselsheim vom Band.





Reiselust im Olympia 1,3 Liter: „Die Polstersitze sind mit Cord bezogen, die Rücklehnen lassen sich vorklappen, die Hinterritze sind in Breite und Tiefe so günstig bemessen, dass man volle Bewegungsfreiheit hat und auch dadurch keine Fahrstrapazen spürt“, frohlockten die Werbetexter seinerzeit.



Noch zierte kein Blitz den Kühler: 1935 ist der Zepelin das Symbol des Fortschritts, später entwickeln die Designer aus der Form des Luftschiffs den stilisierten Blitz als Opel-Markenzeichen.

setzte. Dies ist nun vorbei: „Die von früher her gewohnte Unterteilung zwischen Fahrgestell und Karosserie wird hinfällig“,

erklären die Opel-Konstrukteure. Die Vorteile der neuen Konstruktion mit ihrer Einheit aus Karosserie und Chassis liegen auf der Hand: geringeres Gewicht bei gleichen Abmessungen, bessere Fahrleistungen bei unveränderter Motorleistung, erhöhte Sicherheit durch eine steifere Fahrgastzelle.

Mit dem Olympia bringt Opel eine Fülle von Neuerungen in den Automobilbau ein. Aufgrund der selbsttragenden Karosserie besitzt das neue Modell eine verformbare Karosseriestruktur, die im Falle einer Kollision Energie aufnimmt – die Knautschzone ist geboren. Wegweisend ist ebenfalls die Fertigungstechnik. Bei der „Hochzeit“ werden im Produktionsprozess Karosserie und vormontierter Antrieb inklusive Achsen verbunden. Diese rationelle Fertigung ermöglicht einen Preis von 2.500 Reichsmark für den Olympia, der als Cabriolet-Limousine und zweitürige Limousine zu haben ist und einen maßgeblichen Anteil daran hat, dass Opel im Jahr 1935 einen neuen Rekord aufstellt: Mit 102.293 gebauten Fahrzeugen überschreitet das Unternehmen als erster deutscher Hersteller die 100.000er Produktionsmarke.

Die serienmäßige Verwirklichung im April 1935 ist eine automobiler Revolution: Die Neuerung hat Einfluss auf den gesamten Automobilbau, der bisher auf die aus dem Zeitalter der Kutsche stammende Trennung von Rahmen und Aufbau und in der Regel auf eine Holz/Stahl-Gemischbauweise



Fotos: Adam Opel AG

2.500 Mark kostete die Cabriolet-Limousine ab Werk Rüsselsheim. In dieser seinerzeit beliebten Karosserievariante war der Olympia damit um 450 Mark billiger als das Vorgängermodell.



Mit einer Karosserie, die zum Teil aus Plexiglas bestand, veranschaulichte Opel das selbsttragende Bauprinzip. Am 19. September 1934 war das „sprengwerkartige Wagenkastengerippe“ von Opel zum Patent angemeldet worden.

Das erste Mal stellt Opel sein neues Modell auf der 26. Internationalen Automobilausstellung (IAA) im Februar 1935 in Berlin vor und gewährt dabei Einblicke in die neue Technik. Dach, Türbleche, Motorhaube und Kofferraum des Ausstellungsstücks sind aus Plexiglas gefertigt, um die neue Form des rahmenlosen Aufbaus zu veranschaulichen. Schon im Jahr zuvor, am 19. September 1934, war das „sprengwerkartige Wagenkastengerippe“ zum Patent angemeldet worden. „Das Gerippe der Karosserie ist wie ein Brückenträger aufgebaut, eine Ausführungsform, die bei geringstem Gewicht die mühelose Aufnahme großer Kräfte möglich macht. Dieses Gerippe besteht aus Profilträgern, die

wie im Metallflugzeugbau miteinander verbunden sind“, erklären die Konstrukteure das Prinzip der selbsttragenden Karosserie. Deren Herstellung bringt völlig neue Herausforderungen mit sich. Bisher übernahm der separate Fahrzeugrahmen die tragende Rolle, jetzt muss die Karosserie selbst Kräfte aufnehmen. Mit Hilfe von speziell entwickelten Tiefziehblechen sowie dem Punktschweißverfahren – tausende Schweißpunkte geben dem Stahlkleid des Olympia Halt – gelingt es den Technikern, eine verwindungs- und biegesteife Karosserie zu entwickeln, die zum Vorläufer heutiger Sicherheitszellen im Fahrzeugbau wird. Verformbare Bereiche der Karosserie dienen dem Insassenschutz, eine

Sollbruchstelle im gabelförmigen Frontprofil soll im Falle eines Aufpralls einen Teil der Energie verzehren. Auch wenn noch niemand davon spricht, ist beim Olympia erstmals eine Knautschzone an Bord. Opel ist damit Vorreiter einer neuen Sicherheitstechnologie.

So revolutionär wie die Karosserie präsentiert sich auch deren Fertigung. Mit dem Olympia hält die „Hochzeit“ in den Produktionsprozess Einzug, die bis heute gebräuchliche Zuführung der Karosserie mit Antrieb und Achsen. Bisher wurde der Fahrzeugrahmen mit Motor, Getriebe, Lenkung, Achsen und Rädern bestückt, das Fahrgestell also komplett vorbereitet, bevor der Aufbau hinzukam.