



Media Information

15. September 2021

Vor 100 Jahren: Opel siegt im Eröffnungsrennen der Berliner Avus

- Aller Anfang: Fritz von Opel holt sich den ersten Sieg auf der Hauptstadtstrecke
- Auf Rekordfahrt: 1928 lassen es Raketen-Fritz und der RAK 2 so richtig krachen
- Zum Abschluss: Großer Tourenwagen-Sport mit Opel Calibra in DTM und DTC

Rüsselsheim. Opel hat auf der Berliner **Avus** Geschichte geschrieben. Vor genau einhundert Jahren siegte Fritz von Opel beim Eröffnungsrennen der „Automobil-Verkehrs- und Uebungsstraße“ am Grunewald. Und auch das letzte Rennen auf der berühmten Strecke gewann Opel: Stefan Kissling beendete die Rennsport-Ära auf der heutigen Stadtautobahn A 115 mit einem Doppelerfolg bei beiden Läufen der Deutschen Tourenwagen Challenge. In den dazwischenliegenden 77 Jahren erlebte die Avus wie so viele Rennstrecken Tragödien und Triumphe. Opel feierte große Stunden in Berlin – die bekannteste davon ist sicherlich die Rekordfahrt des Opel RAK 2. Auch beim heißen Ritt mit dem Raketenrenner saß Draufgänger Fritz von Opel hinterm Steuer – was ihm den Spitznamen „Raketen-Fritz“ bescherte.

1921 ging alles los: Erstes Rennen, erste Freudentränen

Schon in der Planungsphase, die bereits 1909 begann, wird für die Avus eine Doppelfunktion vorgesehen. Einerseits ist sie als wichtiger Teil des Verkehrsnetzes im Berliner Westen bestimmt. Andererseits soll sie als Rennstrecke die Massen begeistern. Das Streckenlayout ist für diesen Zweck eigentlich nicht ideal: Zwei Geraden mit je rund neun Kilometern Länge, die an ihren Enden mit zwei weiten Schleifen verbunden sind. Für Zuverlässigkeitsversuche eignet sich die Bahn weit besser als für spannende Überholduelle. Trotzdem fiebert ganz Deutschland dem ersten Rennen entgegen, das am Eröffnungswochenende der Deutschen Automobil-Ausstellung 1921 angesetzt ist. Am 24. September um 11 Uhr ist es dann endlich soweit: 16 Rennwagen von neun Herstellern nehmen die Avus unter die Räder. Mehr als 200.000 Menschen schauen dabei zu – auf



den frisch weißlackierten Tribünen, die meisten jedoch an der Strecke stehend. Für den Besucherandrang wurden rund um den Kurs 65 Kassenhäuschen aufgestellt, die seit den frühen Morgenstunden unablässig von Sonderzügen und -bussen angesteuert werden.

Das Feld wird paarweise im Abstand von 45 Sekunden am Torwächterhaus im Norden auf die Strecke gelassen. Fritz von Opel startet in der vorletzten Paarung. Sein feuerroter Opel 8/25-PS-Rennwagen mit seitengesteuertem 2,3-Liter-Reihenvierzylinder läuft hervorragend; unter dem Jubel des Publikums kämpft er sich Runde um Runde nach vorn. Am Ende distanziert er die Wettbewerber deutlich und siegt nach sieben Runden mit einer Zeit von 1:04:23 Stunden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 128,84 Kilometern pro Stunde entspricht. Der zweitplatzierte Georg Klöble auf NSU liegt rund fünfeinhalb Minuten dahinter. Mit einer Zeit von 8:14 Minuten gelingt Fritz von Opel zudem die schnellste Runde des Wochenendes.

Auch am zweiten Renntag ist die Marke aus Hessen vorn dabei: Im Rennen 6 belegen Franz Breckheimer und Fritz von Opel die Plätze zwei und drei. Welche große Bedeutung der positive Auftritt der Rüsselsheimer in der Hauptstadt hat, verdeutlicht Fritz von Opel in einem Interview mit dem Berliner Tageblatt: „Ich kenne sonst keine Tränen, aber ich habe wie ein Kind geweint vor Freude.“

Auf vier und auf zwei Rädern: Opel siegt auch mit dem Motorrad

Feuchte Augen sind vom nächsten überragenden Sieg Fritz von Opels auf der Avus nicht überliefert, dafür aber eine Ehrenrunde mit großem Siegerkranz auf der Schulter. Am 24. Juni 1923 beweist von Opel einmal mehr sein sportliches Talent und tritt beim Rennen des Deutschen Motorradfahrer-Verbandes (DMV) an. Am Ende des Tages kann er sich auf seiner Opel 346-Kubikzentimeter-Rennmaschine trotz starker Konkurrenz als Sieger feiern lassen. In vier Runden erreicht er eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 87 km/h. Sein Vorsprung auf den Zweitplatzierten beträgt sechs Minuten. Der Name Opel zierte ab sofort auch im Zweiradsport die Avus-Siegerlisten.



Weißer Rauch über der Avus: Mit Raketenantrieb in ein neues Zeitalter

Mitte der 1920er wird die Avus weiter ausgebaut. Sie erhält eine Asphaltdecke statt des bisherigen Makadam-Belags, verbreiterte Schleifen aus Beton sowie neue Tribünen und eine moderne Lautsprecheranlage. Genau richtig für den spektakulärsten Tag in der 100-jährigen Geschichte der Strecke: den Ritt auf der Rakete. Es ist der dritte Streich Fritz von Opels im Grunewald – und sein denkwürdigster.

Bereits im April 1928 hatte der Rüsselsheimer gemeinsam mit dem Publizisten und Astronomen Max Valier, dem Ingenieur Friedrich Sander und dem Rennfahrer Kurt Volkhart verwirklicht, was bisher als Utopie galt: Das Team hatte einen Opel 4/12 PS mit Raketenantrieb ausgestattet und erfolgreich getestet – den Opel RAK 1. Die Versuche sollen mit einem verbesserten Wagen und höherem Tempo fortgesetzt werden. Da die Hausstrecke in Rüsselsheim dafür ungeeignet ist, fällt die Wahl auf die Berliner Avus. Der Opel RAK 2 wird eigens für die Hochgeschwindigkeitsfahrt auf dem Chassis eines Opel 10/40 PS konzipiert. Motor und Getriebe hat der rund 560 Kilogramm schwere schwarze Renner mit dem futuristischen Design nicht, dafür aber seitliche Stummelflügel und 24 Feststoffraketen im Heck, die zusammen sechs Tonnen Schub entwickeln.

Am 23. Mai 1928 um 10 Uhr vormittags räumen die zahlreichen Polizisten die Strecke. Fritz von Opel nimmt hinter dem großen Holzlenkrad Platz. Das aufgeregte Raunen der rund 3.000 geladenen Gäste verstummt. Dann geht es Schlag auf Schlag: „Ich trete auf das Zündpedal. Hinter mir heult es auf und wirft mich vorwärts. ... Ich trete nochmals, nochmals und – es packt mich wie eine Wut zum vierten Mal. Seitwärts verschwindet alles. ... Die Beschleunigung ist ein Rausch. Ich überlege nicht mehr. Die Wirklichkeit verschwindet.“

Der Rüsselsheimer meistert die Nordkurve und das Aufbäumen des Wagens, denn die Flügel liefern nicht genügend Abtrieb für die halsbrecherischen 238 km/h. Nach knapp drei Minuten ist alles vorbei. Der RAK 2 rollt langsam aus, die großen weißen Rauchwolken lösen sich unter dem Jubelsturm der Zuschauer im Himmel auf: Der 29-Jährige hat der ganzen Welt eindrucksvoll bewiesen, dass der Raketenantrieb leistungsfähig und beherrschbar ist. Fortan heißt er „Raketen-Fritz“. Die Marke Opel gilt ab sofort als



progressivster Autohersteller in Europa. Vor laufenden Kameras hatte das Raketenzeitalter seine Uraufführung, und die Avus diente als Bühne.

In DTM, ITC und DTC am Start: Die große Zeit des Opel Calibra

In den folgenden Jahrzehnten sind Opel-Rennwagen überwiegend im Rallyesport jenseits der permanenten Rennstrecken zu finden. Die Marke mit dem Blitz fährt drei Europameistertitel ein, 1982 wird Walter Röhrl auf einem Ascona 400 Weltmeister. Ende der 1980er geht Opel dann wieder offiziell als Werksteam bei Rundstreckenrennen an den Start – auch auf der inzwischen wiederholt erheblich umgebauten und für den Rennsport verkürzten Avus. Die heißesten Saisons steigen Mitte der 1990er in der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM) und der Internationalen Tourenwagen Meisterschaft (ITC). Mit dem spektakulären Opel Calibra V6 und hochkarätigen Fahrern holen sich die Rüsselsheimer 1996 den hartumkämpften Sieg in der ITC.

Ein Opel Calibra ist es auch, der am 3. Mai 1998 im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit steht. An diesem kühlen Frühlingssonntag endet um 17:02 Uhr eine Ära: Zum letzten Mal weht über der Avus die schwarz-weiß karierte Zielflagge und winkt Stefan Kissling als allerletzten Sieger ab. Als Trainingsschnellster war der 24-Jährige in seinem roten Opel Calibra 16V vom Start weg seiner Konkurrenz in der Deutschen Tourenwagen Challenge (DTC) enteilt. „Für mich ein ganz großes Ereignis“, erinnert sich Kissling, der mit seinem Sieg die Opel-Geschichte(n) rund um die Avus beendet.

Ein spannendes Kapitel beginnt

Seit dem DTC-Sieg von Stefan Kissling ist Motorsport auf dem Stadtkurs am Berliner Funkturm passé. Dennoch sind [Opel Corsa](#), [Astra](#), [Insignia](#) und Co. täglich auf der Avus präsent – nicht auf der Suche nach der Ideallinie, sondern um zügig auf der Berliner Stadtautobahn voranzukommen, deren Teil die langen Geraden durch den Grunewald seit 80 Jahren sind.

Opel setzt heute erneut auf den spektakulären Rallyesport: Mit dem Kunden-Renner [Corsa Rally4](#) und Turbo-Power sowie dem weltweit ersten elektrischen Rallye-Markenpokal. Beim ADAC Opel e-Rally Cup fahren Teams aus fünf Nationen mit ihren rein



batterie-elektrischen [Opel Corsa-e Rally](#) gegeneinander – emissionsfrei und zugleich voller Emotionen.

Über Opel

Opel ist einer der größten europäischen Automobilhersteller und dank seiner umfassenden Elektro-Offensive führend bei der Reduktion von CO₂-Emissionen. Das Unternehmen wurde 1862 in Rüsselsheim gegründet und begann 1899 mit der Automobilproduktion. Opel gehört zur Stellantis NV, einem weltweit führenden Unternehmen für eine neue Ära der nachhaltigen Mobilität, das im Januar 2021 aus der Fusion der Unternehmen Groupe PSA und FCA Group entstanden ist. Weltweit sind Opel und die Schwestermarke Vauxhall in mehr als 60 Ländern vertreten. Opel treibt seine Internationalisierung weiter voran. Gegenwärtig setzt Opel seine Strategie zur Elektrifizierung des Portfolios konsequent um. Damit stellt Opel sicher, dass die zukünftigen Mobilitätsanforderungen der Kunden erfüllt werden – für einen nachhaltigen Erfolg. Bis 2024 wird es alle Opel-Modelle auch in elektrifizierten Varianten geben. Von 2028 an setzt Opel in Europa komplett auf batterie-elektrische Fahrzeuge.

Mehr unter: <https://de-media.opel.com/>

Kontakt:

David Hamprecht
Axel Seegers

06142-774-693
06142-6922501

david.hamprecht@stellantis.com
axel.seegers@stellantis.com