

## OPEL Motorwagen Typ 6/14 PS Doppelphaeton 1909 *Portrait eines Pioniers*



Rudi Nagl lebt seit über 30 Jahren seine Begeisterung für historische Automobile und Motorräder. Besonders die Kraftwagen der Pionierzeit sind es, die es ihm angetan haben, und die in seinen Oldtimer-Wunschträumen die Hauptrolle spielen. Trotz Träumereien ist er aber Realist genug um zu wissen, dass sich derlei Fantasien nicht von heute auf morgen erfüllen lassen. Man kann nicht erwarten, einfach auf Online-Plattformen wie „Willhaben“ oder „Gebrauchtwagen.at“ nachzu-

schauen, und dort sofort das Fahrzeug zu finden, das man sucht. Vor allem wenn das Objekt der Begierde Bedingungen erfüllen muss wie „aus österreichischer oder deutscher Produktion, oder zumindest mit österreichischer Geschichte behaftet“. Vor allem aber stand der Traumrealisierung eine Hürde im Weg, wie sie kaum größer sein könnte: Baujahr höchstens 1910, von unten gesehen natürlich, was zum Zeitpunkt der Suche hieß: mindestens 100 Jahre alt.





## Die Suche

Es waren also schon einige Blätter in den Kalendern des Nagl'schen Haushalts abgerissen worden, als von einem Clubkollegen ein Tipp kam, der sich im Nachhinein als der entscheidende herausstellen sollte: *„irgendwo in Deutschland steht ein in Frage kommendes Auto, alt genug jedenfalls wäre es, womöglich ein Opel.“* Der vagen Charakterisierung folgten aber konkrete Daten in Form einer Telefonnummer, die Rudi auch alsbald durchwählte. Nur um zu erfahren, dass es sich tatsächlich um einen Opel handelt, er mit Baujahr 1909 auch locker über die 100 Jahr Hürde käme, aber: *„zu verkaufen??? Nein, nein, wissen sie, meine Autos sind ja wie meine Kinder“* ließ ihn sein Telefongesprächspartner (weiblichen Geschlechtes) wissen. Anschauen? Ja anschauen dürfe er ihn schon, es haben ihn ja auch schon andere Interessenten gesehen, vornehmlich Kapazunder aus der Oldtimer-Szene.

Also machte Rudi sich trotz der scheinbaren Aussichtslosigkeit auf den Weg nach Ger-

## Die Heimbringung

Über ein Jahr zog sich diese Telekommunikation hin, dann flaute seine Begeisterung etwas ab. Andere mögliche Ankaufsobjekte waren aufgetaucht, erforderten Recherche, wurden besichtigt. Aber keines war dabei, dass solche Emotionen bei ihm hervorrief wie der Opel, und so war es wohl das Schicksal, das ihm nach einer längeren Kommunikationspause eines Tages zuflüsterte: *„ruf doch mal wieder wegen des Opels an“*. Gesagt, getan, gewonnen. Wegen des guten Einvernehmens, das sich aufgrund der Telefonate zwischen den beiden

## Zurück auf die Straße

Die nächste Zeit verbrachte der Doppelphaeton in der Garage. Rudi ließ den Motor generalüberholen, baute Kontakte zu sehr netten, hilfsbereiten Opel-Spezialisten auf, die ihm behilflich waren, einige Teile wieder zurück in den Auslieferungszustand zu rekonstruieren. Anderes wurde belassen - wie zB die Wanne unter dem Motor, weil sie sich als sinnvolle Änderung beweist. Nach Verunreinigungen durch die Verlustölschmierung hat seinerzeit kein Hahn gekräht, heute wäre solches der Umwelt nicht mehr zuträglich – und

manien, um „das Kind“ anzuschauen, welches sich tatsächlich als Opel entpuppte. Als 6/14 PS Doppelphaeton Motorwagen, Baujahr 1909. Ein ganz seltenes, nur in wenigen Stückzahlen gebautes Gefährt aus einer Zeit, als Opel gerade dabei war, mit dem sogenannten „Doktorwagen“ zum Großserienhersteller aufzusteigen. Rudi war sofort angetan vom Charakter des Autos, das schon vor längerer Zeit restauriert bereits wieder eine charmante Patina angesetzt hatte. Nach seiner Rückkehr in die Heimat blieb er in Kontakt mit dem Wagen, bzw seiner Besitzerin, es entwickelte sich eine Art virtueller Freundschaft. Man telefonierte, plauderte über alles mögliche, das Wetter, die Politik, die Familie, ums Auto ging es meist erst zum Abschluss des Gesprächs, das sinngemäss meist folgend endete: *„und, haben sie sich schon entschieden, den Wagen herzugeben?“* *„Nein, aber wissen sie was, rufen sie doch wieder mal an“*. Was Rudi auch tat.

entwickelt hatte erhielt Rudi den Zuschlag und machte sich kurz darauf auf den Weg, um mit einem Händler den Opel in seine Garage zu holen. Wichtig für ein Zustandekommen eines Besitzerwechsels war nämlich die Gewissheit, dass das Auto einen guten Platz finden und nicht zu einem Spekulationsobjekt verkommen würde. Und das ist mit Sicherheit bei ihm der Fall, wie es jeder, der ihn und seine inzwischen aufgebaute Beziehung zu diesem sehr speziellen Motorwagen kennengelernt hat, bestätigen kann.

Rudi will das Auto ja fahren, nicht bloß besitzen. Recherchen ergaben, dass noch zwei weitere 6/14 PS Modelle existieren, ein Tourer mit badewannenähnlichem Aufbau steht in einem Museum in Den Haag, einen baugleichen, aber grün lackierten Doppelphaeton besitzt ein Sammler in der Schweiz. Dabei dürfte es sich um ein etwas früheres Exemplar handeln, motortechnisch unterscheidet er sich insofern, als die Wasserversorgung kopf- und blockseitig nur jeweils einen Zugang und nicht zwei wie bei Rudis Opel hat.

Die Geschichte des Autos ließ sich zurückverfolgen bis zu seiner Auffindung als abgelagertes und beinahe vergessenes Dornröschen auf dem Trockenboden einer Brauerei im französischen Straßbourg, das durch einen schweizer Sammler aus seinem jahrzehntelangen Dauerschlaf erweckt wurde. Der verkaufte 1979 die grün überstrichene Schönheit an einen Gutshofbesitzer in Deutsch-

## Das Hurraerlebnis

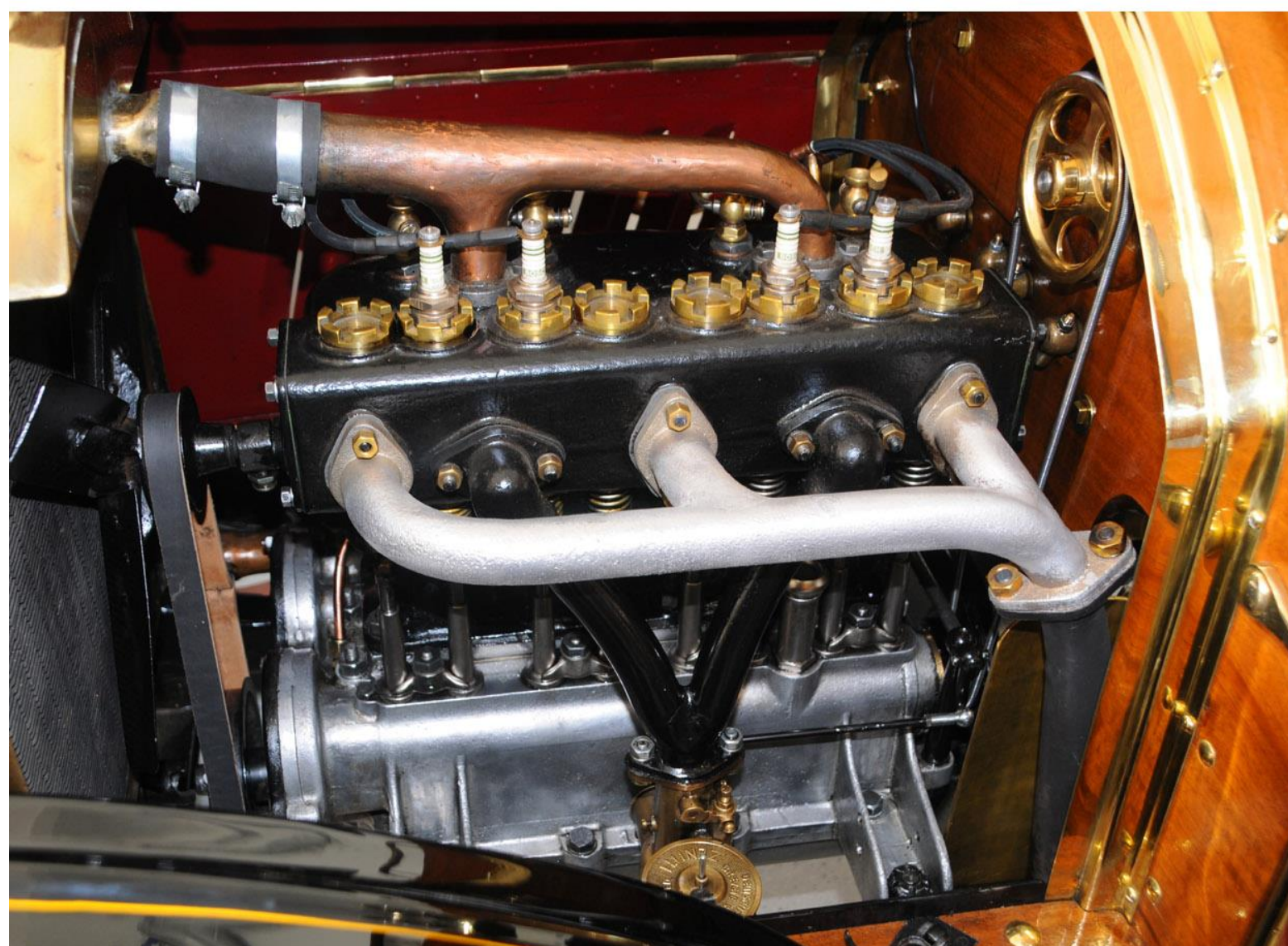
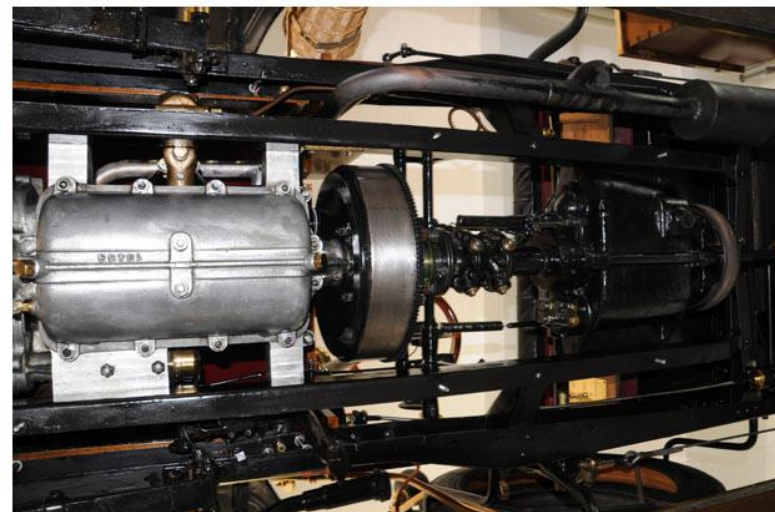
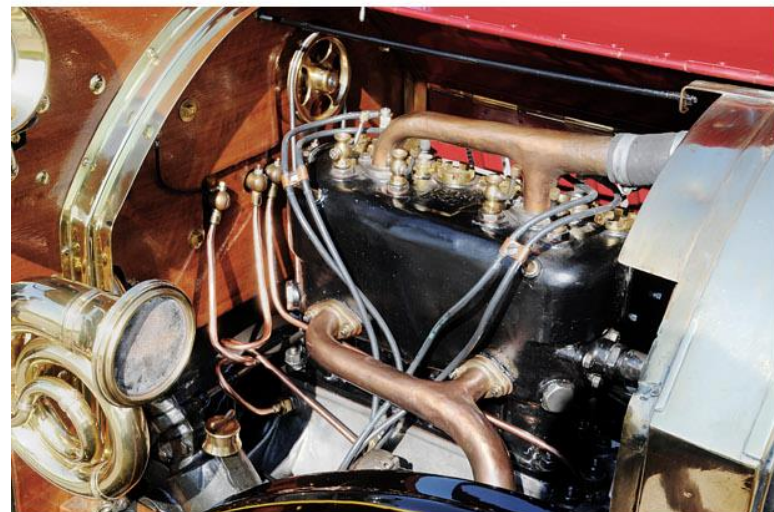
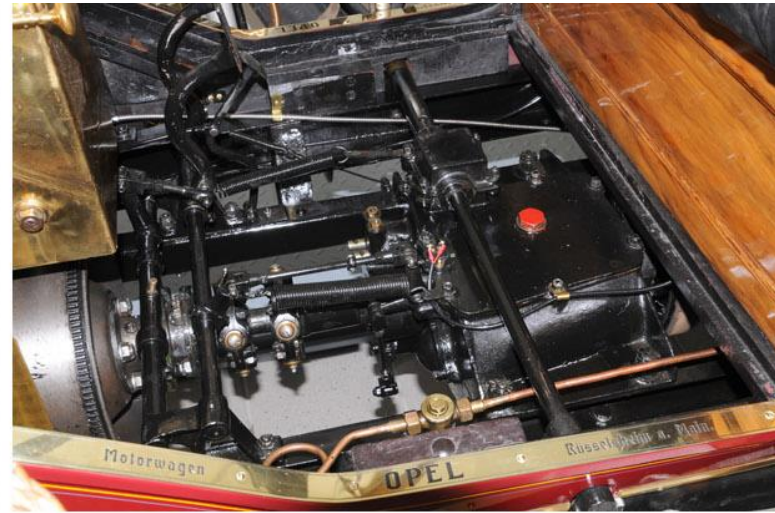
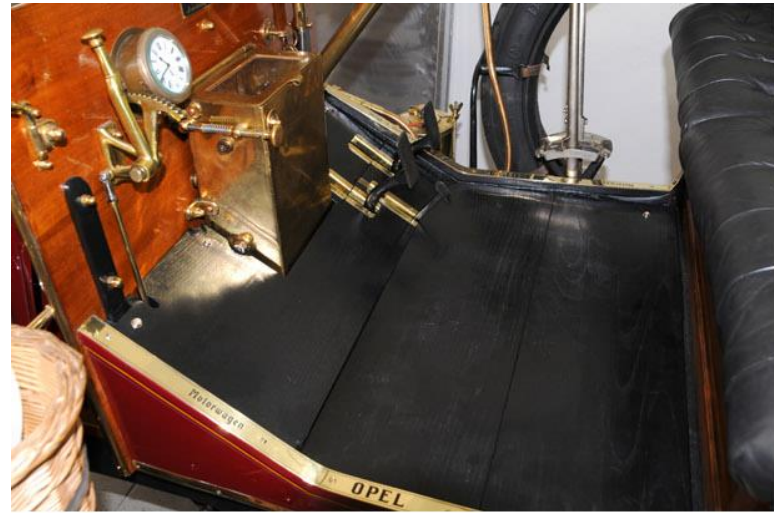
Dass sich nicht nur Rudis Wunsch nach einem „Automobil aus deutscher Produktion“, sondern auch noch der Zusatz „mit österreichischer Geschichte behaftet“ erfüllt, verdankt er dem Glück oder dem Zufall. Seine erste Veranstaltung fuhr er mit dem Opel bei der Motorwagen-Wertungsfahrt in Kärnten am Wörthersee. Einen goldenen Lorbeerkranz nahm er gleich mit nach Hause, ein Mail des Veranstalters erreichte ihn einige Tage später. Eine Dame aus Deutschland habe sich bei ihm gemeldet und ihn um Auskunft gebeten: ob es sich bei dem teilnehmenden Opel – den sie bei der Fahrerparade vor Ort gesehen hatte – möglicherweise um das Auto ihres Urgroßvaters Karl Klingner handeln könne, der es im Jahr 1910 für Ausflugsfahrten in die Umgebung seines Sommersitzes in Sekirn am Wörthersee genutzt habe. Sie habe Fotos davon ebenso wie von Fahrten in Wien, wo die Familie Klingner samt Auto ihren Hauptwohnsitz hatte. Wieder galt es für Rudi Kontakt aufzunehmen, der ihm rasch besagte Fotos bescherte, anhand der er verblüffende Ähnlichkeiten bis hin zu kleinen Details erkennen konnte. Das Auto auf dem Foto besitzt nämlich exakt wie seiner nahezu alle damals nur gegen Aufzahlung erhältlichen Extras wie das Klappverdeck, die Halter mit den Reservereifen, die Acetylen-Scheinwerfer System Lucifer mit Entwickler und gabelförmigen Haltern, die rollbare Windschutzscheibe aus Celluloid, die Gepäckalerie, den

land, der das Auto seiner umfangreichen Sammlung einverleibte, es gründlich restaurierte und bei namhaften Oldtimerveranstaltungen einsetzte: Zeitungsberichte über die Gordon Benett Rallye, die Nikolaus-August-Otto Fahrt oder die Alpenfahrt gehören beispielsweise zu der umfangreichen Dokumentensammlung, die Rudi zum Auto dazuerhielt.

Werkzeugkasten am Trittbrett, die Hupe mit Schlauch und Sieb und den Schirmkorb. Gut zu erkennen das Nummernschild, das sich als A (für Wien) II 125 identifizieren ließ und Anlass zu weiteren Nachforschungen gab.

Rudi begann seine Recherchen in den Wiener Staatsarchiven, den Zulassungsstellen und anderen Behörden. Das Hurraerlebnis gelang in der Wiener Stadt- und Landesbibliothek mit Auffindung von Victor Silberers Almanach „Die Wiener Autonummern von 1914“. Darin ist unter der Nummer A II 125 zweifelsfrei der Industrielle Karl Klingner aufgeführt, gemeldet in XVI Bezirk, Lerchenfeldergürtel 53 - der Urgroßvater der nachforschenden Dame. Von ihr hat Rudi inzwischen Fotos erhalten, auf denen das Auto verewigt wurde. Besonders interessant dürfte eine Tabatiere (Tabakdose) sein, deren Deckel ein Aquarell des Opels samt Besatzung ziert, und die Gegenstand einer abermaligen Suche sein könnte. Ein weiteres Indiz, das die Wahrscheinlichkeit, den ehemaligen Klingner Opel zu besitzen, auf gute 99,9 % erhöht, ist eine Plakette an der hölzernen Frontwand: sie belegt die Auslieferung seinerzeit über „Opel Häusler“, der damals Exklusiv-Generalvertreter der Marke für alle Gebiete südlich der Donau – und somit zuständig für Wien war. Gibt es wirklich noch Zweifel an diesem Glücksgriff?





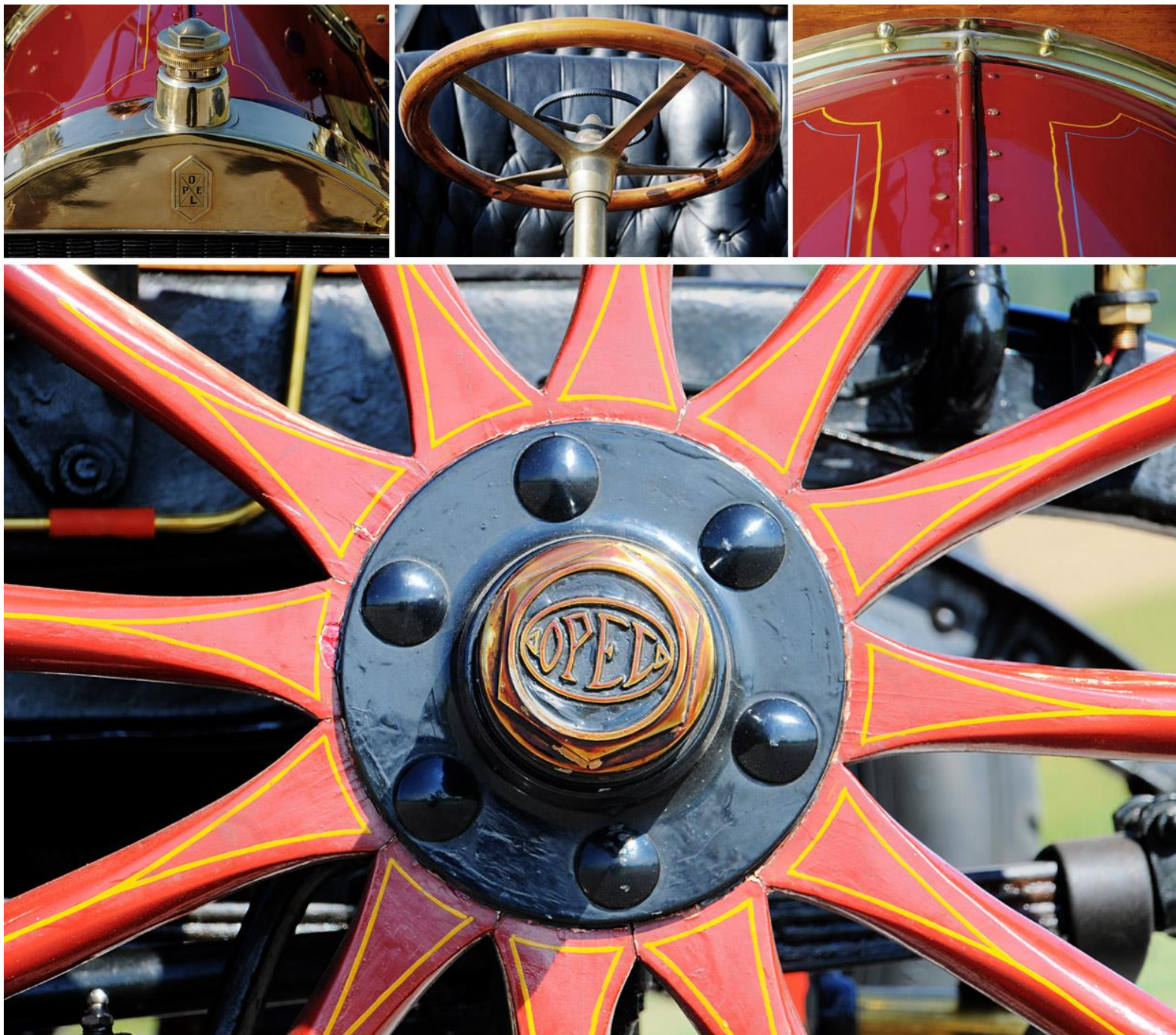
**Zur Beschreibung** des Opel Modell 6/14 PS bedienen wir uns bei Wikipedia:

*Der Opel 6/14 PS war ein PKW der Mittelklasse, den die Adam Opel KG zusammen mit dem Modell 6/12 PS von 1909 bis 1910 als Nachfolger des Modells 8/9 PS baute. Sie waren die ersten Mittelklasse-Opel, die der Rüsselsheimer Automobilhersteller aus eigener Konstruktion und nicht mehr nach dem System Darracq anbot.*

*Der Motor war ein Vierzylinder-Blockmotor mit 1544 cm<sup>3</sup> Hubraum (Bohrung x Hub = 64 mm x 120 mm), der 14 PS (10,3 kW) bei 1500/min. leistete. Der seitengesteuerte Motor war wassergekühlt. Die Motorleistung wurde über eine Lederkonuskupplung, ein manuelles Dreiganggetriebe und eine Kardanwelle an die Hinterachse weitergeleitet. Die Höchstgeschwindigkeit der Wagen lag bei 50 km/h.*

*Der Rahmen bestand aus Stahlblech-U-Profilen. Die beiden Starrachsen waren, wie beim Vorgänger, an halbelliptischen Längsblattfedern aufgehängt. Die Betriebsbremse war als Innenbackenbremse ausgeführt, die auf die Getriebeausgangswelle wirkte. Die Handbremse wirkte auf die Trommeln an den Hinterrädern.*

*Es gab drei Karosserievarianten, einen zweisitzigen Phaeton, einen viersitzigen Doppelphaeton und ein Landaulet. Die billigste Variante (Phaeton) kostete 5600 Reichsmark. Während das Schwestermodell 6/12 PS bereits im Jahre seines Erscheinens wieder eingestellt wurde, gab es den 6/14 PS noch bis Ende 1910. Im Folgejahr ersetzte ihn der 6/16 PS.*



## Unterwegs

Rudi weist uns noch auf einige Besonderheiten hin, wie zB die Baggerölung, die über ein Schauglas kontrolliert werden kann. Ebenfalls in Sichtweite des Fahrers die Armaturen mit Chronometer und linlaufendem Tachometer mit Kilometeranzeige. Mittels Handhebel am Lenkrad wird das Gas wie bei Vintage-Motorrädern verstellt. Links neben dem Chronometer lässt sich die Auspuffklappe per Hand regulieren und zB bei Ortsdurchfahrten die Geräusche dämpfen. Etwas gewöhnungsbedürftig gestaltet sich das Schalten des 3 Gang Getriebes. Der erste Gang dient nur zum Anfahren, der zweite hilft am Berg. Ist man erst mal im dritten, bewegt sich der 800 Kg schwere Wagen mehr als flott und will nur widerwillig eingebremst werde. Im Gegensatz zu der offiziellen Angabe schätzt Rudi die Höchstgeschwindigkeit bei gut 70 Kmh. Verzögert wird ausschließlich nach hinten, und zwar mittels einer Backenbremse auf die Hinterräder (Handbremse) und einer Fußbremse direkt auf die Getriebeausgangs(Kardan)welle.

Rudi hat einige zusätzliche Schalter selbst angebaut, die im Stil zum Fahrzeug passen und eher unauffällig positioniert sind. Sie sind notwendig, um den heutigen Verkehrsvorschriften zu genügen und bedienen unter anderem den Blinker und das Licht im Allgemeinen – dazu wurden die originalen Acetylscheinwerfer unauffällig auf Elektrik umgebaut.

Mittlerweile hat Rudi mit dem Uralt-Opel schon einige Ausfahrten – manche bei internationalen Veranstaltungen inmitten anderer Automobile der Pionierzeit – absolviert, und auch wenn es ein Schönwetterfahrzeug ist, hat die Freude an seinem Doppelphaeton kein bisschen nachgelassen, im Gegenteil. Die weiter oben vermutete Frage nach dem Zweifel an diesem Glücksgriff stellt sich für ihn und seine Gattin Elisabeth erst gar nicht ...





