

Das kleine Glück

Der kleine 4/20 machte Opel in den 1920ern zum größten Autohersteller Deutschlands. Nicht nur deswegen ist er ein besonderes Modell. Denn er schließt einen Kreis in Opels Geschichte. Und in unserer.

TEXT Sebastian Renz // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

Am 24. September 1929 beschließt die sowjetische Regierung die Einführung des Revolutionskalenders mit Fünftagewoche. Schon am 29. Januar hatten die Vereinigten Papierwerke Nürnberg beim Reichspatentamt in Berlin den Schutz des Warenzeichens „Tempo“ für ihr Taschentuch beantragt – das zu einem durchaus länger anhaltenden Erfolg finden sollte als der 1940 abgeschaffte Revolutionskalender. Doch wichtiger für heute ist ein anderes, scheinbar nebensächliches Ereignis von 1929. In diesem Jahr kauft der Tünchermeister Gustav Hauck aus Landau in der Pfalz einen Opel 4/20 Tourer. Diesen.

Bevor wir erklären, was das 90 Jahre alte Auto so bedeutsam für uns macht, erzählen wir, warum das wegen der Steuerklasse 4-PS-Wagen genannte Modell für Opel so wichtig ist und warum sich nun ein Kreis in der Geschichte der Firma schließt.

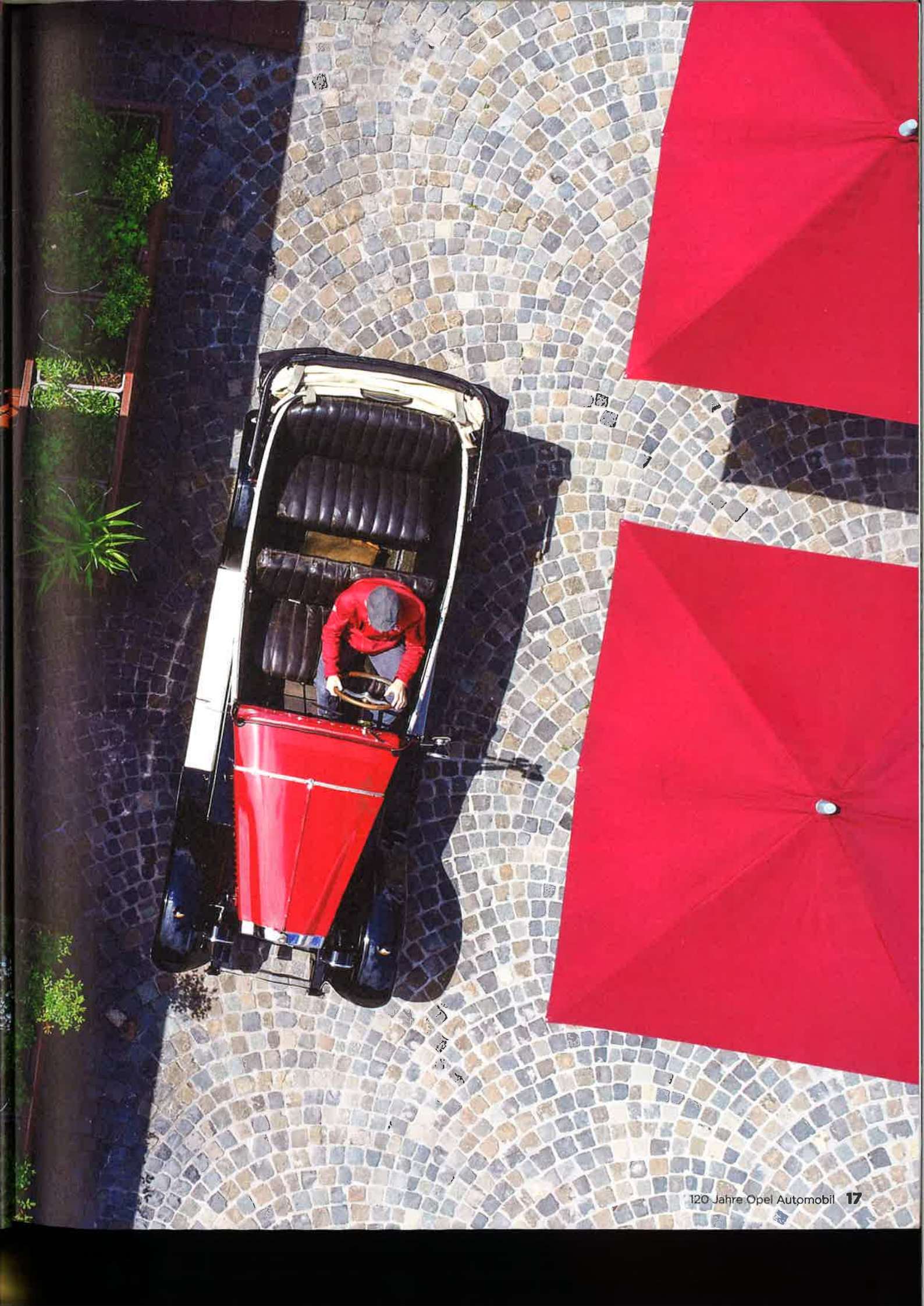
Der Laubfrosch, dasselbe in Grün

Die 1920er sind ein Jahrzehnt voller organisiertem Chaos, euphorischer Enttäuschungen, gewaltsamer Friedensbemühungen und entschlossenem Wankelmut. Nur da die Schrecken in den einein-

halb Jahrzehnten darauf noch schrecklicher, die Verzweifelten noch verzweifelter werden würden und die Mutigen noch mutiger würden sein müssen, können sich die 20er golden nennen.

Damals ist der Besitz eines Autos noch Ausnahme statt Selbstverständlichkeit. Auf der ganzen Welt gibt es 1929 erst 31,9 Millionen Autos, davon fahren 24,5 Millionen in den USA herum, auf den 181 833 km des deutschen Straßennetzes nur 577 157. Auf 1000 Einwohner kommen neun Autos – heute sind es 570. Im Jahr 1930 werden 81 197 Neuwagen zugelassen, größter Autohersteller ist Opel – dank eines Citroën. Das kommt so:

Als Opel sich an die Entwicklung eines allgemein erschwinglichen Autos macht, lassen sich die Techniker von Citroëns seit 1922 gebautem Typ C, sagen wir mal, sehr intensiv inspirieren. Mit dem Hinweis, der Laubfrosch genannte Opel habe einen anderen Kühlergrill als der Typ C, und der Gewissheit, dass es keine rechte Handhabe für Citroën gibt, gegen den Nachbau vorzugehen, startete Opel die Serienproduktion. Nun, da Opel zu Peugeot/Citroën gehört, wird aus dieser Episode der Automobilhistorie eine geschlossene Geschichte. ▷



Da sich der 4PS-Wagen als erster Opel am Fließband zusammenbauen lässt, werden die Hessen damit zum Massenhersteller. So wird das Auto erst erreichbar – und mit den Jahren immer günstiger. Kosten die ersten Modelle rund 4000 Reichsmark, liegt der Preis für den offenen Tourer 1929 nur noch bei 2800 Mark. Was allerdings in heutiger Kaufkraft immerhin 30 000 Euro entspricht.

Dazu kommen hohe laufende Kosten: 132 Reichsmark Steuer pro Jahr – das wären heute 1410 Euro. Ein Liter Kraftstoff kostet 33 Pfennig – so viel wie heute 3,53 Euro. Und sieben, acht Liter braucht ein 4/20 auf 100 km. Der 1929er ist übrigens ein erheblich weiterentwickeltes Modell, schon der Viersitzer mit längerem Radstand, dem Kühlergrill im modischen Packard-Stil, dazu mit Batteriezündung, Bremsen an allen vier Rädern sowie dem 1018 Kubik großen Vierzylindermotor, der es auf 20 PS bringt. Genug, um den 750 Kilo leichten Viersitzer auf eine Spitzengeschwindigkeit von fulminanten 77 km/h zu beschleunigen. Fulminant ist das übrigens tatsächlich, schließlich bejubelt man damals auch die Tatsache, dass das Luftschiff „Graf Zeppelin“ auf seiner Weltfahrt die 11 000 km lange Etappe Friedrichshafen-Tokio in

100 Stunden und 52 Minuten bewältigt und dabei ein Höchsttempo von 117 km/h erreicht.

Der Auto-Fritze

Auch der Vater des damals siebenjährigen Fritz B. Busch kauft 1929 einen 4/20 Tourer. Kein anderes Auto dürfte Buschs Begeisterung für das Auto mehr beeinflusst haben. Busch arbeitet später als Kriminalassistent, als Kriegsberichterstatler, Werbemaler, Varieté-Conférencier, Autoverkäufer und Werbeleiter in einer Gewürzfabrik. Er schreibt viele Leserbriefe an *auto motor und sport*. Die sind so brillant, dass der damalige Chefredakteur Hans-Ulrich Wieselmann ihn als Autor engagiert.

Ab den frühen 1960ern steigt Busch zu einem Popstar des Autojournalismus auf, dem einzigen, den dieses Genre tatsächlich je hatte. Als Erster nimmt Busch seine Leser wirklich mit auf eine Runde im Fond des Mercedes 600, nach Rom in der Corvette Stingray oder im offenen Pontiac nach Hollywood – und da bis in den Pool von Jayne Mansfield. Er ist ein Mann von Welt, der die Welt sieht. Er wird einen Jaguar E-Type besitzen, den Cadillac von Hans Albers und eine Mercedes-SSK-Replika. Und doch dürfte ihm ein anderes Auto



Im Werkzeugkasten liegen Getriebepaste und Zündkerzen – wohl schon seit Jahrzehnten. Den Packard-Grill krönt das Kühlwasserthermometer. Das aufgetakelte Verdeck schützt wenig vor Regen und gar nicht vor Kälte oder staubigem Fahrtwind



Nur an bedeutungs-
losen Autos gehen
Jahre spurlos vorbei



Um Himmels Willen - das Glück? Liegt im 4/20 auf der Straße



Einen eher lückenhaften Boden bilden die kraftstoffbenebelten Holzdielen, auf die der Sprit vom ewig trielenden Benzinhahn tropft. Den 4/20 baute Opel in Rüsselsheim, und als erstes Modell am Fließband. Sein Vierzylinder bringt es auf 20 PS und durchaus weit über 200 000 Kilometer Laufleistung



mehr bedeutet haben: dieser Opel 4/20 Tourer, den der Tünchermeister Hauck 1929 erwarb, und mit dem Busch 1972 das Auto seiner Kindheit wiederfindet. Er kauft den Tourer, bereist mit ihm Italien, stellt ihn später in sein Museum in Wolfegg.

Der 4/20 bewegt das Leben, ihn die Zeit

Fritz B. Busch starb im August 2010, seit 2017 beherbergt das grandiose AUTO & TRAKTOREN MUSEUM BODENSEE in Uhldingen-Mühlhofen seine Autosammlung. Dort im Hof steht Buschs 4/20. Hinter das Lenkrad zu steigen fühlt sich an, wie sich an einen fremden Schreibtisch zu setzen. Nur an bedeutungslosen Autos gehen 90 Jahre spurlos vorbei. Der Opel hat das Leben bewegt, ihn die Zeit: das Leder rissig, das Holzlenkrad abgewetzt, die Bodendielen kraftstoffbenebelt. Aber der Vierzylinder startet unternehmungslustig. Über 200 000 km hat er den 3,55 Meter kurzen Tourer vorangetrieben, dafür bekam er eine Jubiläumsp plakette an den Kühler geheftet.

Mit den Halb- und Viertelfedern hopse er eher, als zu federn, Verzögern zähle nicht zu den Stärken der Bremsen, Richtungsänderungen nicht zu jenen der Lenkung, kritisierten Autotester einst. Doch lange schon hat der Tourer alle Kritik und Kritiker überdauert. Als der 4PS-Wagen 1924 auf den Markt kommt, liegt die Erfindung des Automobils erst 38 Jahre zurück. So ist auch der Fahrer des 1929er-Modells noch ein Pionier der Kraftfahrt. Reisen führen über Straßen, auf denen sich im Sommer Staub legt und im Winter Schnee türmt. Es gibt keine Heizung, als Verdeck nur eine Plane, die Regen und Wind kaum abzuhalten vermag. Doch ist Autofahren ein Privileg, bei dem keiner jammert, wenn es im Winter kalt ist und im Sommer heiß. Denn was ist das für eine unfassbare Freiheit, eine Sensation, fahren zu können, wann und wohin man will. Felder, Wälder, Wiesen ziehen vorbei, Berge gilt es zu erklimmen und in Täler hinabzusteigen. Damals liegt das Glück auf der Straße.

Anstatt es immer nur zu suchen, vermachte uns Fritz B. Busch, sollten wir dorthin fahren und es finden – in einem Auto, das uns echt bewegt. ■