



**Opel Motorclub SS – Bj. 1928**

Ps/Kw: 22/16, 1Zylinder Viertakt-Motor, V-förmige hängende Ventile, 496ccm,  
Dreigang-Getriebe, Leergewicht: 135kg, Höchstgeschwindigkeit: 120km/h,  
**Bauzeit: 1928 – 1930, Stückzahl: 5.496,**

Die **Motoclub**, auch als **Motoclub 500** bekannt, war ein avantgardistisches Motorradmodell des deutschen Fahrzeugherstellers Opel und eines der ersten Motorräder mit Pressstahlrahmen. Es wurde zur Berliner Automobil- und Motorradausstellung 1928 vorgestellt und bis 1930 gefertigt. Mit dem Ende der Motoclub endete auch die Motorradproduktion bei Opel.

Bereits seit 1901 und mit Unterbrechung bis nach dem Ersten Weltkrieg wurden in Rüsselsheim auch „Motorzweiräder“ gefertigt. Opel war damit einer der ersten Motorradhersteller in Deutschland. Im Jahr 1925 wurde die Motorradproduktion wegen der völligen Auslastung des Rüsselsheimer Werkes durch den Automobilbau erneut eingestellt. Im Jahr 1927 trug man sich mit dem Gedanken, sich erneut der Motorradherstellung zuzuwenden. Dementsprechend wurde ein neues Modell entwickelt, das jedoch nicht in Serie ging. Die spätere Opel Motoclub erhielt aber den ebenfalls neu entwickelten Motor dieses Prototyps.

Um Kapazitäten für die Fertigung des neuen Motorrades zu erhalten, übernahm Opel im Frühjahr 1928 die Elite-Diamant Werke AG. Als Übergangslösung bis zur Vorstellung der Motoclub wurde in der Folge ein 16 PS starkes Modell der Diamant-Werke mit Kühne-Motor, 500 cm<sup>3</sup> Hubraum und Stahlrohrrahmen kurze Zeit unter dem Opel-Logo angeboten, jedoch nicht besonders erfolgreich. Die Rohrrahmen-Opel trug offiziell, wie in manchen Prospekten später auch die seitengesteuerte Motoclub, den Namen **Opel 1,9/16 PS**.

1928 erwarb Opel die Lizenz für die Produktion der Neander P3. Der „Einheitsrahmen“ konnte ohne Veränderung Einbaumotoren zwischen 150 und 1000 cm<sup>3</sup> aufnehmen,<sup>[3]</sup> mit denen Neander seine in Düren gefertigten Motorräder ausstattete.

Die Opel Motoclub wies einige zur damaligen Zeit wegweisende Konstruktionsmerkmale auf. Eine Idee des Entwicklers Ernst Neumann-Neander war es, den Rahmen der Maschine nicht wie üblich zu lackieren, sondern dauerhaft galvanisch mit Cadmium zu beschichten. Die hinter dem gewölbten Kuppeltank angebrachte Sitzschale wurde „Clubsessel“ genannt, da sie mit einem Luftkissen und Blattfedern hohen Komfort bot. Zum überdurchschnittlichen Komfort der Motoclub trug zudem die Aufhängung des Vorderrades an einer aufwendig konstruierten, besonderen Form der Pendelgabel bei.

**Aus der Werbung:** *„Niemand hat es ein schöneres Rad gegeben! Niemand ist Zweck, Inhalt und Form zu glücklicherem Zusammenhang gekommen. Es ist daher gewiss: Opel Motoclub, der Rot-Silber Vogel – sei es als Touren- oder Super Sport, es wird eine neue, glücklichere Ära des Motorrades beginnen!“*

Dieser Werbetext spielt auf eine weitere, vielleicht die augenfälligste Besonderheit des Opel-Motorrades an: Die Motoclub war ausschließlich in der Farbkombination rot/silber erhältlich. Alle Metallteile waren in Mattsilber, die Anbauteile aus Leder und Gummi hingegen (also vor allem Sitz, Griffe und Reifen) in kontrastierendem Rot gehalten. Mit ihrer Farbgebung stach die Opel Motoclub heraus aus der breiten Masse der schwarz lackierten Motorräder mit allenfalls farblich abgesetztem Stecktank.

Obwohl Opel mit der Motoclub auf dem von etablierten Marken wie NSU oder DKW geprägten deutschen Motorradmarkt erstaunlich erfolgreich war, beschloss General Motors nach der endgültigen Übernahme des zur AG umgewandelten Unternehmens die Einstellung der Motorradfertigung bei Opel.

[Zu den Bildern >>>](#)