

Das erste Volksauto

Ende 1935 begann die Erfolgsgeschichte des **Opel P4** als Volksauto. Vier Sitzplätze, 23 PS und 85 km/h Höchstgeschwindigkeit für 1650 Reichsmark – macht in der Summe ein Auto für Alle. Ein kompaktes, vollständiges Fahrzeug mit bewährter Technik zu einem unschlagbar günstigen Preis.



Auslöser für das neue automobiler Angebot ist der wachsende Wunsch der Menschen nach motorisierter Mobilität. Die Technik ist so ausgereift, dass der Fahrer nicht mehr über die mechanischen Grundkenntnisse der früheren Automobilisten verfügen muss. Moderne Produktionsprozesse erhöhen die Qualität der Produkte und machen sie gleichzeitig Vielen verfügbar. Der gewachsene Käuferkreis des Mittelstands - der durchschnittliche Monatslohn in Deutschland liegt bei 250 Reichsmark, inzwischen können sich auch Angestellte und Handwerker ein Automobil leisten - verlangt nach einem vollwertigen Fahrzeug. Die Zeit ist reif für das erste Volksauto.



Der P4 besitzt einen U-Profilrahmen mit blattgefederten Starrachsen und hydraulischen Stoßdämpfern, Vierrad-Seilzugbremsen und eine aufgesetzte Karosserie in Holz- und Stahlbauweise. Diese Art des Karosseriebaus folgt klassischen Vorbildern: Karosseriebleche aus Stahl werden auf einem tragenden Holzgerüst befestigt. Weil zu dieser Zeit noch kein Verfahren besteht, um große Bleche in einem Stück zu pressen, besteht das Dachmittelteil der Limousine aus einem fest installierten Kunststoffverdeck. Der wassergekühlte 1.1 Liter-Vierzylindermotor leistet 23 PS bei

3400 U/min. Bei einem Leergewicht von nur 755 Kilogramm reicht das für eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h.

„Er kostet wenig. Er verbraucht wenig.“

Der P4 ist kompakt und komplett ausgestattet. Auf 3,34 Metern Länge bietet er Platz für vier Passagiere, die vorderen Sitze sind verschiebbar und können per Flügelmuttern fixiert werden. Zwei große Instrumente mit Tachometer, Benzinuhr und Ölmanometer im Armaturenbrett sind ebenso serienmäßig wie Scheibenwischer und Innenspiegel. Die bewährte Grundlage ermöglicht günstige Preise: Der P4 basiert auf der erfolgreichen Opel 1,2 Liter-Baureihe. 1650 Reichsmark kostet das Standardmodell, 1890 RM schlagen für einen Kleinlieferwagen auf P4-Basis zu Buche. Für 1880 RM stehen die Cabrio-Limousine oder die höherwertig ausgestattete Spezial-Variante zur Wahl.



Die Spezial-Limousine ist sofort am Ersatzrad auf dem rechten Kotflügel zu erkennen. Anstelle des am Heck angebrachten Rads sitzt dort eine ausklappbare Kofferbrücke, die das Gepäck aufnimmt. Außerdem verfügt die luxuriösere Ausführung des P4 über Stoßstangen, linierte Radzierkappen sowie im Innenraum über Kartentaschen in den Türverkleidungen und eine Gardine im Heckfenster. Ebenfalls im Aufpreis von 230 Reichsmark im Vergleich zum Standardmodell eingeschlossen: ein Vierganggetriebe.

1935 wird für Opel zu einem Rekordjahr - mit 102.293 gebauten Fahrzeugen überschreitet das Unternehmen als erster deutscher Hersteller die Produktionsmarke von 100.000 Fahrzeugen und wird größter europäischer Automobilhersteller. Der P4 verkauft sich in so großen Stückzahlen, dass Opel zum Ende des Jahres 1936 den Preis sogar um 200 Reichsmark auf 1450 RM senken und den Kunden damit zum 75-jährigen Firmenjubiläum ein Geschenk machen kann. Bis zum En-

de der Produktion 1937 verlassen insgesamt 65.864 Modelle des P4 die Rüsselsheimer Werkshal-
len.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 25.06.2023

Bilder ID: 202337
© VOZ-Archiv