

Vznik automobilky

Opelové byli po mnoho generací starou rolnickou rodinou, pocházející z okolí německého města Darmstadt. Jen málokterý Opel se během několika stovek let rolnickému prostředí zpronevěřil. Občas se však takoví přece jenom našli. Třeba Phillip Wilhelm Opel, snad první potomek rozvětveného rodu, který se vydal technickým směrem. Phillip se totiž vyučil zámečnickem a v roce 1835 si také v Rüsselsheimu, tehdy malém ospalém městečku na řece Mohanu, otevřel zámečnickou živnost. Se svou ženou Annou Katharinou měl zámečnický Opel tři syny. Hned prvním z nich byl Adam, narozený 9. května 1837 - a byl to právě on, kdo se v budoucnosti měl stát slavným novotářem, technikem, výrobcem, prodejcem i importérem, a jenž měl také Opelovo jméno proslavit doslova po celém světě. Otec měl ovšem pro svého syna připravenou jasně naplánovanou kariéru. Počítal totiž s tím, že mu Adam bude pomáhat s jeho zámečnickou živností. Adam se u svého otce také vyučil, ale když mu bylo dvacet let, získal pracovní knížku, která mu umožňovala provozovat řemeslo a sbírat zkušenosti i za hranicemi velkovévodství hessenského. Toho také urostlý a blondatý Adam Opel hodlal dokonale využít. Vydal se tedy na zkušenou a zakotvil nejdříve v Belgii, kde byl jeho první profesionální zastávkou nejprve Lutych a potom i Brusel. Léto roku 1858 ovšem mladý zámečnický strávil v Paříži. Není se čemu divit: francouzská metropole tenkrát (ostatně stejně jako dnes) přitahovala mladé lidi jako silný magnet železné piliny (abychom zůstali v zámečnickém oboru). Jenže: v Paříži se s mladým Opelem něco stalo. Nakazil se tu totiž hlubokou láskou k technice a ke strojům. Ve městě nad Seinou Opel zpočátku pracoval u jedné firmy vyrábějící ocelové skříňe a vymyslel pro ni také spoustu zlepšováků, díky jimž se výroba stala kvalitnější, rychlejší a hlavně lacinější. To však rozhodně nebylo Opelovým konečným cílem. Německý zámečnický se totiž zamiloval do vidiny mechanického šicího stroje. V roce 1859 proto nastoupil k firmě Journaux a Leblond, která se zabývala výrobou právě takových mechanismů. Tam vydržel celé tři roky a pozval během té doby do Paříže dokonce i svého bratra Georga, aby mu umožnil poznat výrobky a možnosti soudobé techniky. Po třech letech Adam Opel přešel k jiné firmě stejného oboru (Huguenin a Reiman), aby se pak na podzim roku 1862 vrátil do rodného Rüsselsheimu.

Roky, strávené na zkušené, udělaly z Opela mimořádně zručného řemeslníka, ale daly mu také určitý rozhled a touhu po technickém pokroku. Po návratu domů se Adam rozhodl v otcově dílně vyrábět šicí stroje vlastní konstrukce. Jeho otec však touto myšlenkou nebyl právě nadšen: zastával totiž názor, že když už Adam mermomocí musí experimentovat s takovou neúspěšnou novinkou, měl by to dělat někde jinde a ne v solidní rodinné dílně. Stalo se. Jeden z bohatých členů rodiny mladému Adamovi pomohl, když mu přenechal budovu bývalého kravína přímo v Rüsselsheimu. Tam pak Adam Opel začal vyvíjet svůj nový stroj. Spojil se pro ten účel s oběma svými bratry a společně začali v roce 1863 pracovat na založení malé továrny na šicí stroje. V roce 1867 si dokonce usmyslili, že v blízkosti rüsselsheimského nádraží vybudují dvoupatrovou továrnu. Toho už se o všem Adamův otec nedožil, zemřel právě v roce 1867. K nové továrně patřil i prostorný byt, kam se Adam nastěhoval se svou manželkou Sophií. Ta do rodiny přinesla bohaté věno, které Opel pochopitelně okamžitě investoval do firmy. Za věno tak získal parní stroj, jenž obstarával pohon veškerých agregátů, potřebných pro provoz celé továrny. Na svatební cestu si oba novomanželé vyjeli - jak jinak - do Paříže. Sophia uměla výborně francouzsky, a tak svému muži dokázala pomáhat při mnohých obchodních jednáních, kterými svou svatební cestu proložil. Jako projev uznání za tuto pomoc nazval Opel svůj první model šicího stroje "Sophia". Pro stále rostoucí výrobu potřeboval Opel značná množství kvalitní legované oceli z Francie a jeho kontakty s francouzskými oceláři ho za čas přivedly až do pozice podílníka jedné francouzské slévárny. Vedle výroby šicích strojů se Opelova továrna zabývala také korkováním a pečetěním láhví, což byla vzhledem k blízkosti vinařských oblastí na Rýnu a Mohanu činnost poměrně výnosná. V osmdesátých letech minulého století zájem o kvalitní šicí stroje nadále výrazně stoupl, takže Adam Opel musel svou továrnu dále rozšířit - a ještě do konce století dokázal vyprodukovat a prodat více než půl milionu šicích strojů.

Adam Opel se jako prosperující továrník o následovníky ve firmě rozhodně nemusel bát. Měl totiž se svou manželkou pět synů. Nejstarší byl Carl, následovali Wilhelm, Heinrich, Friedrich a jako poslední Ludwig, který se narodil v roce 1880. Opelovi synové také měli největší podíl na tom, že se rodinná továrna přeorientovala a začala se věnovat i jiným mechanismům, než jen šicím strojům. Všechno začalo zdánlivě nevinně: vysokým jízdním kolem, jež známe pod přezdívkou kostitřas, které jednou Adam Opel na jedné ze svých cest potkal v Paříži. Kolo se mu zalíbilo, a tak si jeden exemplář nechal poslat z Anglie, která v té době byla, pokud šlo o výrobu bicyklů, skutečnou velmocí. Kolo přišlo v dílech, které pak mechanici v Rüsselsheimu sestavili dohromady - a sám Adam Opel vyjel ke své první jízdě. Ta ovšem skončila neslavně: pádem z nepřijemné výšky a mnoha odřeninami. Opel se zařekl, že už s kostitřasem

nechce nic mít, ale toto předsevzetí jej zanedlouho rychle opustilo. Přispěly k tomu dvě skutečnosti. Opel totiž hned po první jízdě kolo prodal - a s překvapením zjistil, že za ně bez námahy utržil tolik, že zisk byl výrazně vyšší než při prodeji šicích strojů. Druhým důvodem bylo neustálé naléhání jeho synů, kteří všichni svorně toužili po vlastním kole. To všechno se odehrálo v roce 1884.

Krátce po tom dorazila do Rüsselsheimu zásilka s pěti koly různých velikostí rozloženými na díly, určená pro pět Opelových synů. A dva roky na to už Opelovu továrnu opustil první prototyp vlastního jízdniho kola. V roce 1887 se pak mladý Carl Opel rozjel do Anglie, aby tam našel novou inspiraci a technické podněty pro stavbu bicyklů vlastní značky. V Rüsselsheimu přitom v roce 1887 vyráběli už několik druhů bicyklů s nízkými koly, ale i tříkolek. O rok později vynalezl skotský zvěrolékař John Boyd Dunlop nafukovací pneumatiku a Wilhelm Opel se za ním okamžitě rozjel vyjednávat o spolupráci. Další bratr, Friedrich, ovšem mezitím nezahálel a uzavřel pro celé Německo importéorskou smlouvu s francouzským Michelinem. Divize jízdniích kol se začala prudce rozvíjet, o kola Opel Blitz a Viktoria Blitz byl mezi veřejností mimořádný zájem a oba bicykly se zakrátko po celé zemi staly synonymem solidní a technicky pokrokové konstrukce. Opel také neváhal podporovat špičkové závodní jezdce, jejichž úspěchy mu přinášely skvělou reklamu. Šel ale ještě dále a založil vlastní tovární tým. Ten měl pět členů - a sice pět Opelových synů! Starý pán pro ně dokonce nechal postavit pětimístný tandem, na němž občas podnikali vyjízdky do okolí Rüsselsheimu. Každý z pěti bratrů se bez uzardění mohl považovat za úspěšného závodního cyklistu. Když například svou cyklistickou kariéru ukončil nejstarší Carl, napačítal 60 prvních cen, mladší Wilhelm jej dokonce ještě o deset překonal, Heinrich to dotáhl na neskutečných 150 a všechny pak dokázal pokořit Friedrich, jeden z neúspěšnějších cyklistů své doby, jenž vybojoval 180 vítězství, včetně závodu z Bazileje do Cleve. Tenhle závod měřil 620 km a Fritz je dokázal ujet za 27 hodin a 50 minut, čímž rodinné značce udělal skvělou reklamu. Také Wilhelm se pochlapil a vybojoval více než 100 cyklistických vítězství. Pokud šlo o profesionální kariéru, měl k technice nejbližší právě fenomenální cyklista Fritz. Toho také otec poslal na rok na zkušenou do Ameriky, aby se porozhlédl, jak pracuje tamější strojírenský průmysl.

Když se Fritz v roce 1899 vrátil, přivezl s sebou velkou spoustu zkušeností, nápadů a návrhů, které také záhy začal uplatňovat v rodinném podniku. Adam Opel zemřel v roce 1895 na tyfus, kterým se nakazil o několik let dříve při jedné ze svých obchodních cest do Nizozemska. Ve své závěti odkázal největší podíl na továrně své manželce, menší části pak získali oba nejstarší synové. Před koncem století ovšem podnik postihla další rána. Boom na jízdni kola ze dne na den prakticky skončil a mnoho velkých továren, zaměřených výhradně na tuto komoditu, muselo zastavit výrobu a propouštět dělníky. Opel na tom byl přece jen o něco lépe: nebyl totiž závislý jen na kolech. Produkce šicích strojů běžela na plné obrátky - a nadto při prvních známkách krize začala firma do výroby zavádět i různé další výrobky, takže se Opelovi podařilo udržet továrnu v běhu a zachovat místa všem 1500 zaměstnancům. Ovšem zájem o jízdni kola se za několik let zase zvedl až k původní úrovni, a tak se Opel zanedlouho stal největším bicyklovým výrobcem Německa s denní produkcí kolem 4000 kusů velocipedů.

Ještě před koncem století se v Německu začaly objevovat první automobily. Tyhle "smradlavé káry pro bohaté", jak jim s oblibou a despektem říkal Adam Opel, odvozovaly svůj původ od dvou prvních automobilových konstrukcí, které obě shodou okolností vznikly právě v Německu. V roce 1885 tu své první auto postavil Carl Benz a o rok později i Gottlieb Daimler. Už v roce 1885 pak německá firma Bergmann z Gaggenau začala s výrobou automobilů podle Benze, v roce 1897 rozjela firma Gудell výrobu tříkolek podle francouzského patentu de Dionova - a za dva roky následovaly také skutečné automobily stejné značky. Další vůz se spalovacím motorem začala v roce 1899 produkovat jedna berlínská firma, a tak se zdálo, že se "kočáry bez koní" v Německu definitivně ujaly. V této zemi ovšem působil ještě jeden důležitý automobilový konstruktér. Jmenoval se Lutzmann a byl to vlastně následovník Benzův i Daimlerův. Lutzmann tak v roce 1893 takřka na koleně a údajně za pomoci vynikajícího českého soustružníka (jehož jméno historické prameny neuvádějí) postavil svůj první vůz jménem "Victoria". Ten byl vybaven jednoválcovým motorem s horizontálním válcem a měl dva převodové stupně pro jízdu vpřed a jeden pro jízdu vzad, přičemž řazení se uskutečňovalo pákou na sloupku volantu. Během jízdniích zkoušek, které proběhly velmi úspěšně, na sebe Lutzmann upoutal velkou pozornost - a následkem bylo jeho jmenování dvorním výrobcem automobilů při hessenském vévodském dvoře. V roce 1895 také Lutzmann zakládá svou malou továrnu s názvem Anhaltische Motorenfabrik. První Lutzmannův sériově vyráběný vůz se jmenoval "Šíp" a vznikl asi v šedesáti exemplářích. Jeho motor měl při objemu 2540 cm³ výkon 5 koňských sil.

K Lutzmannově věhlasu přispěla i soutěž, složená z výstavy vozů a závodu z Berlína do Postupimi. V souhrnném výsledku přikla hodnotící komise vítězství právě Lutzmannovi a jeho Šípu (který tak

překonal vůz Daimlerův i Benzův) - a tenhle úspěch udělal veliký dojem na dva nejstarší syny Adama Opela. Ti totiž v automobilu viděli výrobek, který by mohl být zajímavý pro sériovou výrobu v jejich továrně. Jejich zájem povzbuzoval i osvětlený hessenský velkovévoda Ernst Ludwig, jenž měl velký zájem na industrializaci svého vévodství a který také v obou bratřích viděl ideální potenciální zakladatele automobilové továrny. Oba Opelové byli nadšeni nejen Lutzmannovým úspěchem, ale také konstrukcí jeho vozu. Ta totiž pracovala s mnoha kuličkovými ložisky (postaral se o ně právě jeho český spolupracovník), což byla věc na tehdejší dobu nepřilíš častá. Jízdní kola Opel měla také několik kuličkových ložisek, a tahle konstrukční shodnost byla podnětem k podepsání smlouvy mezi Opely a Lutzmannem. Podle ní Lutzmann ukončil svou výrobu v Dessau a přesunul ji právě k Opelům do Rüsselsheimu. Na konci roku 1898 tak v rámci továrny Opel začalo fungovat oddělení motorových vozů, které ovšem bylo velmi přísně odděleno od veškeré další produkce. Šéfem oddělení se stal pochopitelně Lutzmann, jehož úkolem bylo vyvíjet a vyrábět nové modely automobilů se spalovacími motory. Prvním plodem spolupráce byl automobil o něco nižší a elegantnější než původní Lutzmannův Šíp. Měl ovšem velmi složitý název: Opelův patentovaný motorový vůz, systém Lutzmann.

Automobilka Opel tak vznikla v roce 1898 a první vozy prodala v roce následujícím, celkem to bylo 11 automobilů s motorem 1,5 litru o výkonu 4 koňských sil. Nejvyšší rychlost stroje se pohybovala kolem 20 km/h, vůz měl obě nápravy odpružené eliptickými pružinami a motor s automatickým sacím ventilem a jednoduchým karburátorem. Točivý moment se na kola přenášel přes původní primitivní dvoustupňovou převodovku. První Opely byly malé a lehké, nebylo ovšem snadné je nastartovat. Aby se to povedlo, musel se řidič sehnout a mohutným šknutím roztočit setrvačnick. Řidič seděl vlevo a obsluhoval páky plynu, zapalování i brzdy levou rukou. Pravou potom potřeboval pro ovládání řídicí páky uprostřed vozu. Bratři Opelové brzy zjistili, že výroba automobilů je o něco složitější než produkce jízdních kol. Museli proto zavádět nové technologie - třeba pro vyvrtávání válců nebo výrobu pevnějších pístních kroužků, aby svým vozům zaručili nízkou poruchovost a vysokou životnost. V roce 1899 se pustili do dvouválcového motoru, který vozu obsazenému čtyřmi osobami uděloval rychlost až 45 km/h. Už v té době se firma Opel angažovala v motoristickém sportu. Připsala si například vítězství v závodě do vrchu u Heidelbergu nebo v rychlostní soutěži u Frankfurtu. S velkou slávou se Opelové vypravili na velký mezinárodní autosalon, který se v roce 1900 konal v Norimberku. Tady je ale čekalo veliké zklamání. Ukázalo se totiž, že francouzští výrobci už s technikou i designem pokročili mnohem dál. Renault i Panhard a Levassor tu například vystavovali vozy s výkonnými řadovými čtyřválcí a čtyřstupňovými převodovkami s ozubeným soukolím, které auta z Rüsselsheimu doslova zahanbily. Francouzské vozy byly tak daleko vpředu, že Opelové pochopili nesmyslnost snah přizpůsobovat jim zastaralé Lutzmannovy konstrukce. Proto od svého spolupracovníka po návratu z Norimberku žádali vůz zcela nové koncepce, srovnatelný s tehdejší evropskou špičkou. Ale nedočkali se. Lutzmann se k jejich překvapení začal zabývat jinými technickými problémy a už nikdy nedokázal vytvořit modernější automobil. Pomalá výroba zastaralých vozů přitom továrnu finančně vyčerpávala a doslova vysávala zisk z divize jízdních kol i šicích strojů. Proto se Opelové po dohodě s matkou v roce 1900 rozhodli automobilovou produkci zastavit a rozejít se přitom s Lutzmannem, jehož další odsud je zahalen tajemstvím. Aby firma Opel mohla využít svých dosavadních zkušeností, nahradila v roce 1901 automobilní výrobu produkcí motocyklů. Jedno- a dvouválcové stroje se na trhu velmi dobře uchytily, ale Opelové jejich výrobu v roce 1907 zase zastavili. Jednostopými motorovými vozidly se pak jejich továrna zabývala ještě dvakrát: v bídne hospodářské situaci po první světové válce, kdy v Rüsselsheimu vznikaly bicykly s pomocným motorkem - a pak také v roce 1928, kdy Opel vyráběl silný půllitrový stroj s rámem z lisovaného ocelového plechu. Oběma Opelům ovšem automobily stále vrtaly hlavou a bratři se pořád nemohli rozloučit s myšlenkou jejich velkoprodukce ve své rüsselsheimské továrně. Proto se oba bratři v roce 1901 také znovu vrátili do zamilovaného města svého otce, totiž do Paříže, aby tam na autosalonu zjistili, jaký pokrok zatím automobilová technika udělala, a hledali cesty, kudy by se mohla ubírat jejich vlastní výroba. Nejvíce je opět zaujala auta francouzská - a na prvním místě to byly vozy, které vyráběl jistý Louis Renault, jenž se automobily začal zabývat právě v době, kdy Opelové zahajovali svou spolupráci s Lutzmannem. Od té doby Renaultovy vozy udělaly veliký pokrok, a tak se Opelové velmi intenzivně začali ucházet o spolupráci s ním. Rychle se s francouzským výrobcem také domluvili a podle první smlouvy s ním získali právo na zastupování značky Renault pro část Německa. Věc ovšem nebyla tak jednoduchá, jak se zpočátku zdálo. Mladá francouzská automobilka totiž ještě nebyla s to vyrábět takové množství automobilů, aby uspokojila i exportní nároky - a zejména požadavky aktivních Opelů, kteří v Německu pro moderní francouzské vozy začali nacházet stále více zákazníků. Opelové ovšem rozehráli několik her najednou, začali totiž také vyjednávat s jinou francouzskou firmou jménem Darracq, kde získali ještě daleko více prostoru. Stali se totiž nejen zástupci

této značky pro celé Německo a Rakousko-Uhersko, ale dostali dokonce právo vybavovat Darracquovy modely vlastními karoseriemi a později je dokonce podle francouzských plánů směli také sami vyrábět. Opelové přitom došli k názoru, že masovou výrobu osobních automobilů nejvíce zpomaluje právě práce na jejich karoseriích, a proto se záhy rozhodli vybudovat přímo v Rüsselsheimu moderní a výkonnou karosárnu.