

Historie do roku 1918

Velice mnoho si Opel sliboval od své technické bomby roku 1903 - totiž od prvního cestovního vozu značky se čtyřválcovým motorem. Vůz nesl název Typ 20/24 - a pokud šlo o jeho motor, jednalo se prakticky o zdvojený dvouválcový agregát z předcházejícího modelu, ovšem s tou změnou, že oba ventily byly už tentokrát soustředěny na jedné straně každého válce; toto řešení bylo označováno jako L - hlava. Kromě toho stojí za zmínku, že Opel nabízel svůj nový model na přání také se čtyřstupňovou převodovkou. Nový model své kvality potvrdil i v závodech, které se ve stejném roce konaly v okolí Frankfurtu. V roce 1904 už se Opel pevně etabloval na německém automobilovém trhu - a to jak s vozy vyráběnými v licenci Darracq, tak i s automobily vlastní konstrukce. Časy, kdy se oba bratři Opelové trápili s nedokonalými a těžce prodejnými konstrukcemi Lutzmannovými, tak byly definitivně zapomenuty. A prodejní čísla stále stoupala, i když se dnes nad jejich absolutní úroveň můžeme jen usmívat: Ze 178 vozů prodaných v roce 1903 až na 252, které si zákazníci z prodejen Opelu odvezli v roce následujícím. Přesto však byla výroba automobilů v celkové bilanci aktivit firmy Opel ekonomicky málo významnou a v očích majitelky největšího podílu ve firmě, Sophie Opelové, byly automobily dokonce položkou zcela zbytečnou a nepotřebnou. Budoucnost však měla ukázat něco úplně jiného.

Během deseti let, které zbývaly do začátku první světové války, si Opel jako výrobce osobních automobilů na evropské automobilové scéně vypracoval velice důležitou pozici. Přispěla k tomu ostatně taktika podobná té dnešní, tedy velice široká nabídka modelů v mnoha různých modifikacích, které prostě musely uspokojit každého zájemce o nový vůz. Opel navíc svůj výrobní program obměňoval tak neuvěřitelně rychle, že by to dnes každé moderní automobilce během několika let muselo zlámat vaz. Tenkrát ovšem byla jiná situace, evropské automobilky prostě ještě neznaly žádné výrobní pásy a každý jejich vůz vznikl od začátku až do konce na své montážní stolici, více méně jako originál. V roce 1912 tak 3100 zaměstnanců během dvanácti měsíců vyrobilo jen 3202 automobilů. Produktivita práce tehdy ještě nebyla příliš vysoká.

V roce 1905 už kromě nového závodu o ploše 6000 m² patřila značce také malá elektrárna, starající se o pravidelnou dodávku elektrické energie. V té době ještě stále evropské automobilky neznaly pásovou výrobu. Prakticky každá součástka se vyráběla jako originál, a to s nepříliš přesnou tolerancí, která ovšem vyžadovala velmi rozsáhlou kontrolu. Funkční kontroly byly však už v té době například při výrobě nových motorů neobyčejně přísné. Každý agregát nejdříve putoval na zkušebnu, kde nejprve běžel 10 - 12 hodin s cizím pohonem, aby následujících 10 hodin "odjel" sám a vlastní silou. Poté byl motor úplně rozebrán, zkontrolován a přesně seřizen - a znovu poslán na zkušebnu, kde vlastní silou a bez zátěže běžel další tři hodiny. To ale ještě pořád nestačilo. Na závěr musely všechny motory totiž absolvovat ještě pět hodin ve střídavém zatížení a jako úplný vrchol navíc i zkoušku běhu na plné otáčky s maximální zátěží. Většina ostatních dílů a agregátů se zkoušela se stejnou náročností, takže se zákazník nemusel bát, že by vůz dostal v "syrovém" stavu. Tak například převodovky a diferenciály musely běžet pět hodin, aby tak potvrdily, že jsou nejen spolehlivé, ale také dostatečně tiché. Celé šasi pak putovalo na válcovou zkušebnu, kde muselo opět absolvovat několik hodin "jízdy" ve všech režimech a se všemi zařazenými rychlostními stupni. Úplně na závěr byla na šasi posazena speciální a velmi těžká zkušební karoserie, do ní si sedli testovací řidič a zkušební technik a absolvovali v ní na podnikové zkušební dráze náročnou testovací jízdu. Výroba malých modelů tenkrát trvala šest týdnů, u velkých limuzín to bývalo až tři měsíce, přičemž jen samo kvalitní lakování spotřebovalo z této doby tři až čtyři týdny. Nejdražším Opelem té doby byl nesporně Typ 35/40 PS, jehož cena činila 17 000 německých marek. Tuto vlajkovou loď firmy směl vyrábět pouze speciální tým, který často osobně kontroloval sám Fritz Opel. Vůz měl znovu čtyřválcový motor o objemu 6880 cm³ s hlavou typu T. Reprezentativní model byl poprvé představen v červnu roku 1905 - a na podzim stejného roku už jeho závodní verze vyhrála několik závodů! Opel tehdy každoročně přinášel na trh tolik nových modelů, že je zhola nemožné zmínit se o každém z nich. Velkému zájmu širokých motoristických vrstev se například těšil malý vůz s dvouválcovým motorem Darracq. Existovala i jednoválcová varianta, kterou Opel doporučoval jako "lidový vůz". Všechny Opely té doby měly řazení na volantu, před rokem 1910 však také Opel podlehl dobové módě a začal své automobily dodávat s kulisovým řazením vně karoserie. To byl ostatně případ i malého dvousedadlového vozu s neobyčejně elegantní otevřenou karoserií, pro který se vžil název "doktorské auto". Vůz byl skutečně určen a také zhusta využíván jako dopravní prostředek pro lékaře, který se musí pohybovat v terénu a potřebuje laciné a spolehlivé auto. Technickou zajímavostí, která řidiči hodně ulehčovala práci při tehdejších častých defektech pneumatik, byly rozebíratelné ráfky kol. V roce 1909 Opel ukončil výrobu jedno- a dvouválcových motorů a přešel v celé modelové škále na čtyřválcové - ovšem

právě s výjimkou zmíněného "doktorského vozu", který se ve stejné podobě vyráběl ještě několik let. V té době už Opel začínal využívat výhod systému stavebnicové montáže, který mu díky několika rozdílným komponentům umožňoval vyrábět celou řadu různých motorů o nesterjých objemech a výkonech. Tato racionalizace byla následkem americké cesty Wilhelma Opela, který se za oceánem nechal důkladně poučit o tamním způsobu moderní sériové výroby automobilů. V roce 1911 tak měly všechny Opely čtyřválcový motor s hlavou typu L a rozvodem SV, což platilo jak pro nejmenší Typ 4/8 PS, tak pro velký a reprezentativní vůz 34/65 PS. Vedle sériových modelů vyráběli Opelové také celou řadu vozů závodních, které se všechny připravovaly přímo v továrně a závodily pak po celé Evropě. Nutno dodat, že velmi úspěšně. V roce 1907 sice posádka Fritz Opel - Carl Jörns připravila o úspěch ve slavném sicilském závodě Targa Florio koza, které se snažili vyhnout, a skončili přitom mimo trať, ale ve stejném roce slavil Opel velký triumf v závodě o císařův pohár. Kromě Fritze Opela a zkušebního jezdce Jörnse k němu nastoupil ještě třetí borec jménem Michel. Továrna pro závod připravila speciální motor o vrtání 139 mm a zdvihu 130 mm. Dva z nasazených vozů pak v celkové klasifikaci získaly 2. a 4. místo - a cenu pro nejlepší německý vůz předával Fritzovi Opelovi sám německý císař Vilém II. S ještě mohutnějšími motory nastoupil Opel k Velké Ceně Francie, kde Jörns obsadil šesté místo. Připomeňme, že tehdejší závodní Opely měly kromě pedálů plynu a spojky ještě dva pedály pro ovládání převodové brzdy a brzdy diferenciálu, stejně jako další pedál ovládající výfuk. Jörns tedy musel mít baletní vlohy, aby při rychlé jízdě dokázal ovládat pět pedálů, těžké řízení bez posilovače a řazení nacházející se vně vozu. Tehdejší závodní auta značky Opel měla výkon kolem 100 koní a dosahovala nejvyšší rychlosti asi 135 km/h. Opely tak většinou úspěšně absolvovaly spousty závodů v Německu i celé Evropě - a sportovní úspěchy znamenaly výbornou reklamu, díky níž šla prodejní čísla stále nahoru. Zajímavé je, že jeden z výkonných závodních speciálů byl prodán až do Ameriky, kde v roce 1912 Henri Ulrichem za volantem skončil jako osmý v kvalifikaci na slavný závod v Indianapolis, když zajel průměr 84,09 mil za hodinu. V té době se továrna Opel, jež stále kromě automobilů vyráběla i svůj původní sortiment (tedy šicí stroje a jízdni kola) rozrostla do velkého uzavřeného továrního komplexu, největšího v Hessensku. To byla ovšem pravda ještě 19. srpna 1911. Druhý den ráno zbyly z většiny továrních hal jen trosky a kupy popela. V noci totiž závody Opel postihl obrovský požár, který se marně snažily zdolat požární sbory z Rüsselsheimu, Frankfurtu, Mainzu i Darmstadtu. Bohužel se jim ale nepodařilo dostat oheň pod kontrolu. Už proto ne, že mnoho starých továrních budov mělo ještě dřevěné střechy. Rodinu Opelů ale obrovský požár nezlomil. Byli na něco podobného připraveni, a tak si už v roce 1905 dali vypracovat přesný a do všech detailů jdoucí plán na obnovu zničené továrny. Ten se o šest let později velice hodil - a v roce 1912 byly už hlavní části celého rozšířeného továrního komplexu dobudovány.

Jejich slavnostního otevření, které připadlo na výroční den založení firmy, se pak zúčastnil i dávný příznivec firmy, velkovévoda hessenský, Ernst Ludwig. Hlavní majitelka rodinného podniku, Sophie Opelová, se ještě dožila zahájené provozu v nových objektech, ale v příštím roce zemřela a odkázala podíl na firmě svým synům, ze kterých se mezitím stali zkušení podnikatelé. Opel v té době ovšem nevyráběl jen osobní (a také závodní) vozy. V roce 1910 totiž v Rüsselsheimu zahájili rovněž produkci těžkých nákladních vozů o nosnosti 3 až 4 tuny, o které okamžitě projevila velký zájem zejména německá armáda. Užitkové automobily však Opel vyráběl rovněž pro civilní sektor. V tehdejší době byly velmi časté srovnávací soutěže nákladních vozů - a tady se značka Opelů dařilo snad ještě lépe než v závodech osobních automobilů. Takto získané vavříny se staly předpokladem pro významné exportní úspěchy. Opel ještě před začátkem první světové války začal s ostatními výrobci spolupracovat na vývoji nového nákladního vozu, který se pak vyráběl právě v Rüsselsheimu a na nějž v letech 1914 - 1918 pochopitelně nejvíce čekala německá armáda. Ve válečných letech také Opel vyrobil asi 4400 kusů tohoto užitkového automobilu, ovšem jeho produkce pokračovala i po roce 1918. Během války tak Opel produkoval zejména užitkové a nákladní vozy pro potřeby armády. Zajímavý byl ovšem rok 1916, kdy v Rüsselsheimu vznikl první prototyp řadového šestiválcového motoru pro vůz 198/50, který měl jít do sériové výroby hned po skončení války. Opel ovšem v souladu se státními zakázkami nevyvíjel jen automobilové motory. Německá armáda měla už několik let před válkou vážný zájem o nové a výkonné letecké motory, a tak Opel začal už někdy v roce 1910 vyvíjet čtyřválcový vodou chlazený motor o hmotnosti jen 120 kg a výkonu 60 koní, který bylo při startu možno zvýšit až na 70 k. Když ovšem vypukla první světová válka, musel Opel z nedostatku času vývoj vlastního leteckého motoru zastavit a převzít konstrukci vyvinutou u firmy BMW. V prosinci 1918 obsadily Rüsselsheim francouzské jednotky, které pochopitelně zajistily i závody firmy Opel. Zaměstnanci přitom museli zničit všechny výrobní linky a znehodnotit i veškeré zásoby surovin. Další budoucnost firmy Opel tak v šestapadesátém roce její existence nevypadala vůbec růžově.