Historie do roku 1970

Poválečné začátky byly pro Opel hodně těžké. Většina budov i zařízení ležela v troskách a na obnovu nebyly ani prostředky, ani materiál. Závodu v Brandenburgu, ležícímu v sovětské zóně, dokonce nezbylo ani to poničené zařízení. Sověti totiž všechno od karosářských lisů až po vodovodní kohoutky rozmontovali a odvezli až někam daleko za Ural. Sovětům navíc podle dohod o poválečném vypořádání připadly také všechny plány, odlévací formy, matrice do lisů a všechno ostatní zařízení pro výrobu Opelu Kadett. Rusové také všechno odvezli - a za rok představili svůj první poválečný vůz s názvem Moskvič 400, vyráběný¨v nové továrně v Moskvě. V roce 1950 začala Moskva svůj "ruský Kadett" exportovat do Belgie a jako zásadní výhodu tohoto vozu uváděla reklama skutečnost, že náhradní díly jsou snadno k mání i v Německu. V Rüsselsheimu se mezitím horečně pracovalo na obnovení výroby. Americké okupační úřady nakonec v zájmu obnovy válkou zničeného hospodářství povolily produkci užitkového vozu o nosnosti 1,5 t, ale Opel nebyl schopen výrobu zahájit, neboť neměl k dispozici dostatek dílů od menších dodavatelů. 15. července 1946 se však výroba přece jen rozjela - a nový užitkový vůz mohl jezdit buď na benzin, nebo na plyn získávaný ve speciálním generátoru. Po užitkovém modelu Opel Blitz bylo ale potřeba zahájit také výrobu osobních vozů, které ovšem podle okupačních předpisů nesměly mít objem vyšší než 1,5 litru. Tak vznikl přepracovaný Opel Olympia, který se vyráběl až do roku 1948. Ve stejném roce byla pak povolena i výroba modelu Kapitän v prakticky nezměněné předválečné podobě. Po měnové reformě stály Olympia 6785 a Kapitän 9950 marek. Zajímavé je, že koncern GM v té době nejevil příliš velký zájem na rozhodování o dalším osudu Opelu, přičemž hlavním důvodem byla velmi nejasná hospodářská budoucnost rozvrácené Evropy. K 1. listopadu 1948 však koncern po přece jenom vyhlásil, že se znovu ujímá vedení firmy Adam Opel AG, přičemž jejím generálním ředitelem byl jmenován Edward W. Zdunek. Pod jeho vedením pak začal podnik rychle vzkvétat. V roce 1950 se objevila přepracovaná Olympia s třístupňovou převodovkou a řazením pod volantem. Vůz vybavený motorem s mohutným točivým momentem při nízkých otáčkách se vyráběl až do roku 1953, mimo jiné i jako kombi. V roce 1951 se také několika karosářských i technických úprav dočkal model Kapitän, jehož výroba skončila o dva roky později.

S těmito modely povstal Opel doslova i v přeneseném slova smyslu z popela - a v roce 1954 se svými 24 270 zaměstnanci vyprodukoval už celkem 167 650 automobilů. Ještě před tím, na podzim roku 1953, však po 15 letech přišla druhá varianta Opelu Kapitän, která hned v prvním roce s více než 44 259 vyrobenými vozy zaznamenala více než stoprocentní výrobní přírůstek. Mimořádně elegantní stroj připomínal svým vzhledem tehdejší americké automobily, byl o něco lehčí než jeho předchůdce a měl také výrazně zdokonalenou techniku. Jeho kola byla například odpružena vinutými pružinami s teleskopickými hydraulickými tlumiči umístěnými uvnitř a šestiválcový motor spojený s třístupňovou převodovkou vykazoval výkon nejprve 68 a potom 75 koní. Zatímco impozantní Kapitän byl vrcholem Opelovy modelové řady, skromnější Rekord byl vozem pro každodenní nasazení - ať už jako služební či rodinný vůz. Rekord byl vlastně silně přepracovaným nástupcem modelu Olympia. Opel ho od roku 1953 nabízel ve dvoudveřových verzích s pevnou či odnímatelnou střechou i jako kombi. V následujících letech Opel svůj model Olympia Rekord průběžně vylepšoval, takže vůz měl v roce 1957 výkon 45 koní, bezdušové pneumatiky a plně synchronizovanou převodovku. První verze Rekordu vznikla v 556 500 exemplářích. V roce 1957 ovšem Opel přišel se stejnojmenným vozem druhé generace, jenž byl o 20 cm delší, 4 cm nižší a měl uvnitř znatelně více místa. Vůz se vyznačoval velmi atraktivním zjevem a dostalo se mu také neobyčejně vlídného přijetí - a to i v USA, kde se na příkaz tehdejšího ředitele GM, Harlowa Curtice, jako vůbec první Opel v historii prodával v síti Buicku. V roce 1959 dostal Rekord také čtyřdveřovou karoserii a motor 1,7 l / 55 k. Později přišel ještě úsporný motor 1,2 l a - na frankfurtském autosalonu 1961 překvapil Rekord s karoserií kupé.

Na začátku šedesátých let se ve výrobním programu Opelu opět objevil vůz se staronovým názvem Kadett, kterým výrobce s bleskem ve znaku konečně zacelil poválečnou mezeru ve své nabídce, v níž do té doby chybělo auto nižší střední třídy. Znovuzavedení Kadettu ovšem znamenalo pro celý Opel rozsáhlé změny. Nový model totiž pro rentabilní velkoprodukci vyžadoval zejména novou továrnu, která by byla schopna vyrábět 1000 a více nových vozů denně, což byl počet umožňující rozumnou prodejní cenu. V Rüsselsheimu už na novou továrnu nebyl prostor. Nastalo tedy horečné hledání nové lokality, kde by byl dostatek prostoru, možnost dobrého připojení ke zdrojům energie, jednoduché spojení s dodavateli dílů, stejně jako dostatek pracovních sil, což byla mimochodem podmínka snad nejobtížněji splnitelná. Pozornost Opelu se brzy zaměřila na Porúří, konkrétně na okolí Bochumi, kde pak Opel nákladem více než jedné miliardy marek vybudoval hned dva nové výrobní komplexy: jeden sloužil produkci motorů,

převodovek a dalších mechanických skupin, druhý pak pro výrobu karoserií a konečnou montáž vozů. Stavební práce začaly v srpnu 1960 - a o pětadvacet měsíců později se už rozběhla výroba. Na stavbě nových závodů se podílelo 285 firem a v každém okamžiku tu v nepřetržitém provozu pracovalo průměrně 5600 lidí, kteří museli mimo jiné přemístit 2,2 milionů krychlových metrů zeminy, zpracovat půl milionu kubíků betonu a 90 000 tun ocelových konstrukcí. Kadett tak vyjel za svými zákazníky s heslem "nová továrna - nové auto" a dostal za úkol oslovit nejširší vrstvu zájemců o nový vůz. Nový Kadett se tak vědomě stal konkurentem slavného "Brouka", VW 1200. Konstrukci vozu vedl nový šéfinženýr Hans Mersheimer a podílely se na ní i stovky nejlepších konstruktérů z Technického centra GM v americkém Warrenu. Nový Kadett měl rozvor 2325 mm a vážil jen 690 kg. Jeho nadčtvercový motor o objemu 993 cm3 s třikrát uloženým klikovým hřídelem dával při 5000 otáčkách za minutu výkon 40 koní, varianta s vyšší kompresí pak ještě o 8 koní více. Přední i zadní náprava byla poněkud překvapivě odpružena listovými pery. Kadett se dodával s dvoudveřovou karoserií (při základní ceně 5075 marek), od roku 1963 přibylo kombi a koncem roku ještě líbivé kupé. Od poloviny šedesátých let se Opel na německém trhu dokázal i v těžké konkurenci zavedených značek prosazovat stále více. Odborné časopisy o něm dokonce začaly mluvit jako o "štice v rybníce německého automobilového průmyslu". Opel byl v té době velmi flexibilní, pracoval s vysokou produktivitou a posílal na trh jeden úspěšný nový model za druhým. Mezi malými vozy Opel úspěšně konkuroval Volkswagenu, ve vyšších třídách pak Opelův marketing viděl jako největšího soupeře kolínský Ford a stále úspěšnější BMW. V roce 1963 přišel na trh přepracovaný Rekord - a to opět v několika karosářských variantách, zejména ovšem s přepracovanými motory. Poprvé se v nabídce výbavy na přání objevily také kotoučové brzdy s posilovačem. O rok později si zákazníci mohli Rekord koupit i jako luxusní čtyřdveřový vůz nebo elegantní kupé, pro oba modely byl přitom připraven šestiválec 2,6 l z modelu Kapitän, s nímž Rekord uháněl rychlostí až 170 km/h. Špičku Opelovy nabídky v té době znamenala "velká trojka", tedy řada velkých luxusních vozů: Kapitän, Admiral a Diplomat. Posledně jmenovaný byl vybaven americkým osmiválcem 4,6 litru o výkonu 190 k, který mu dával nejvyšší rychlost přes 200 km/h. V polovině šedesátých let pak Hans Mersheimer a jeho tým začali s vývojem zcela nové řady motorů. Jednalo se o krátkozdvihové čtyř- a šestiválce, poprvé vybavené rozvodem OHC. Čtyřválce měly pět a šestiválce dokonce sedm hlavních ložisek klikového hřídele. Šestiválec tak z objemu 2785 cm3 dával výkon 125 koní, čtyřválce měly objemy 1,5, 1,7 a 1,9 l a výkony od 60 do 90 koní. Ve stejné době už také Opel zahájil intenzivní práce na výstavbě vlastního technického a vývojového centra, situovaného asi 30 kilometrů východně od Rüsselsheimu poblíž města Dudenhofen. Tady na ploše více než 2,6 milionu čtverečných metrů vznikl vůbec první velkoryse pojatý polygon v historii evropských automobilových výrobců. Polygon zahájil svůj provoz v roce 1966, tedy v době, kdy vedení německé firmy převzal L. Ralph Mason. Zanedlouho po něm přišel do Rüsselsheimu i další důležitý Američan - Ch. S. Chapmann, který převzal pozici hlavního konstruktéra. Ve stejném roce se pak nové modelové řady dočkal oblíbený Opel Rekord, který se v této variantě měl stát vozem mimořádně dlouhověkým. Nový Rekord dostal do vínku prodloužený rozvor i vyšší celkovou délku a šířku. I tento vůz opět zaujal svěžím designem své karoserie, ale také dvěma technickými detaily. Prvním byl šestiválcový motor s objemem sníženým na 2339 cm3, který dával výkon 95 koní, druhým pak poháněná zadní náprava, kde listová pera nahradily modernější pružiny vinuté spolupracující s podélnými a příčnými rameny. Do Rekordu se ovšem montoval i větší šestiválec (2490 cm3 / 115 k), vůz ale pak nesl název Commodore. Pozdější sportovně laděná verze motoru dávala se dvěma karburátory hrdých 130 koní a takto vyzbrojený vůz se na 100 km/h rozjel už za vynikajících 10 sekund. V roce 1970 dostal motor elektronické vstřikování paliva Bosch a s ním i výkon 150 k, který mu dopomáhal k nejvyšší rychlosti 195 km/h. Ještě dříve, v roce 1968 rozjel Opel ve Štrasburku samostatné výrobní zařízení na samočinné převodovky, které řidičům výrazně ulehčovaly jízdu zejména v městském provozu, jenž se stával stále hustším a náročnějším na časté řazení. Opelovy "automaty" pochopitelně pocházely od koncernu GM, který s nimi už v té době měl z USA obrovské zkušenosti. Převodovky však byly přizpůsobeny charakteristice evropských motorů, které se proti americkým většinou vyznačovaly nižším objemem a vyššími otáčkami. V roce 1969 pak Opel ve francouzské Nizze novinářům představil zcela novou "velkou trojku", tedy modely Kapitän - Admiral - Diplomat, které měly se svými předchůdci shodný prakticky jen šestiválcový řadový motor a přední nápravu. Všechny motory už v té době pracovaly s hydraulickými zdvihátky ventilů a ve špičkové verzi také s elektronicky řízeným vstřikováním. Šestiválec 2,8 l s ním dával výkon 165 koní. V roce 1969 vyráběl Opel celkem 3200 vozů denně a za celý rok se dostal až na rekordní číslo 801 205 nových automobilů.

V roce 1970 přivedla velmi dobře prosperující automobilka na trh další zcela nový model střední třídy, který byl v tajnosti vyvíjen jako "model 1450". Nový Opel byl pionýrem své doby: jeho konstruktéři

totiž o několik let předběhli pozdější vlnu snah o zvyšování aktivní i pasivní bezpečnosti automobilů a dali si za úkol postavit vůz mnohem bezpečnější, než byli jeho soudobí konkurenti. Bezpečnostní opatření ovšem zvýšila hmotnost nového modelu, který tak musel být vybaven čtyřválcem o vyšším objemu. Ve stejné době začal Ford slavit velké úspěchy se svým sportovním vozem Capri. A nový dvoudveřový Opel modelu 1450, jenž dostal nakonec název Manta, byl právě konkurentem sportovně laděného Fordu. Manta byla veřejnosti představena v létě 1970 - a na podzim přišla její civilní verze s názvem Ascona, vůz, který ideálně zaplňoval modelovou mezeru mezi Kadettem a Rekordem. Oba vozy střední třídy se vyznačovaly neobyčejně elegantní a prostornou karoserií v kombinaci se skvělými jízdními vlastnostmi.