

## Historie do roku 1997

Oba nové modely se na trhu velmi dobře ujaly. Až překvapivý byl dokonce úspěch Manty, která se svým prostorným interiérem a zavazadlovým prostorem objemu 500 litrů dostala lichotivou přezdívku "kupé pro rodinu". V roce 1972 pak automobilka veřejnosti představila druhou verzi modelu Rekord, s mnoha úpravami na podvozku a novou karoserií vyznačující se elegancí klasického stylu. Rekord II se obešel bez všech módních výstřelků a jeho nadčasová elegancie okamžitě oslovila zájemce na mnoha světových trzích. O rok později přišla i další verze Kadettu (s označením C) - a už v tomto roce se celková poválečná výroba modelu Kadett vyšplhala až na 3,3 miliony kusů. Opel se také s tímto vozem pokud jde o prodejní úspěchy - pevně etabloval hned za nedostižným VW "Broukem". Stejně jako dnes šel Opel už v sedmdesátých letech cestou velmi široké nabídky, a tak byl nový Kadett k dispozici jako čtyřdveřový sedan, dvoudveřové kupé, stejně jako pětidveřový "kombík", jenž se dodával v základní a luxusní verzi. V době ropné krize dostal také Kadett speciální úsporný motor, jenž z objemu 993 cm<sup>3</sup> a s benzinem o nízkém [oktanovém čísle](#) dával výkon 40 koní. Úsporné motory dostaly i ostatní modelové řady, přesto ovšem prodeje nových Opelů, stejně jako vozů jiných značek, šly v první polovině sedmdesátých let, těžce zasažených ropnou krizí, rapidně dolů. I tuhle potíž ovšem výrobce s bleskem ve znaku překonal v dobré formě, a v roce 1976 ohlásil dokonce nový historický výrobní rekord, když jeho brány opustilo celkem 921 676 automobilů.

Hodně k tomu pomohly dvě nové modelové řady, Ascona a Manta B, které byly představeny na mezinárodním autosalonu ve Frankfurtu v roce 1975. Ty se za krátko staly bestsellery svých tříd a odvděčily se tak značce za obrovské úsilí, které její technici a marketingoví odborníci vyvinuli, aby přivedli na trh právě takové vozy, jaké zákazníci žádají. Mezitím ovšem Opel čile obměňoval a vylepšoval již vyráběné modely. Velmi populárním se například zanedlouho stal Kadett Aero, elegantní dvoudveřový polokabriolet s odnímatelnou střechou. V roce 1977 pak přišel na trh také nový Rekord, interně označovaný písmenem E. To znamenalo jak model následující po Rekordu D, tak i zkratku slova Evolution - vývoj. Nový Rekord se vyznačoval karoserií, při jejímž vývoji strávili inženýři Opelu mnoho set hodin v aerodynamickém tunelu. Výsledkem byla karoserie elegantní a aerodynamicky výhodná, jež mimo jiné také znatelně snižovala spotřebu paliva. Nový Rekord měl i novou přední nápravu - a v programu byl hned se šesti motory a dvěma karoseriemi: jako čtyřdveřový sedan či pětidveřové kombi. Nový Rekord se tak v historii firmy ukázal být tím správným krokem na cestě k technicky i esteticky dokonalejším automobilům. Však se také Rekord až do svého zásadního faceliftu v roce 1982 velmi dobře prodával - a dotáhl to až na 992 695 vyrobených vozů. V roce 1978 pak přišel zcela nový Opel Commodore s označením C, větší a výkonnější než Rekord, avšak s karoserií v témže stylu. S řadovým šestiválcem 2,5 l o výkonu 115 koní jel Commodore až 180 km/h, přičemž jeho cena činila velmi rozumných 16 675 marek. Na autosalonu v Ženevě pak Opel představil Commodora jako prostorné kombi s označením Voyage. Commodore, nebo také "šestiválcový Rekord", se vyráběl až do roku 1982 a Opel celkem vyprodukoval 79 380 těchto vozů.

V roce 1978 se ve výrobě objevily další dva modely reprezentující novou filozofii Opelu: Senator a Monza. Senator byl vozem vyšší luxusní třídy, jehož úkolem bylo nabízet stejné jízdní výkony a pohodlí jako velké vozy BMW a Mercedes - a to za nižší cenu. Monza používala stejných mechanických skupin a byla vlastně sportovní verzí Senatoru. Senator poháněl řadový třilitrový šestiválec, který s karburátorem dával výkon 150 koní a se vstřikováním Bosch dokonce 180 koní, což mu umožňovalo dosáhnout maximální rychlosti 210 km/h. Vstupní model se prodával i s motorem 2,8 l o výkonu 140 k. U Senatoru a Monzy použil Opel poprvé zadní nápravu s nezávislým zavěšením kol, o jejichž odpružení se staraly vinuté pružiny typu Minibloc. Senator i Monza se tak vyznačovaly skvělými jízdními vlastnostmi a také vynikajícími brzdami, které využívaly kotoučů s vnitřní ventilací. V závěru sedmdesátých let připravil Opel i malou sérii modelů Senator a Monza s pohonem všech kol, na níž si pro budoucnost ověřoval některé nové konstrukční postupy.

V roce 1979 pak Opel představil novou generaci svého nejmenšího modelu Kadett, tentokrát už s označením D. Kadett D byl revoluční zejména tím, že měl jako vůbec první vůz v historii automobilky pohon předních kol. Motor byl umístěn vpředu napříč - a to byl a dodnes stále je osvědčený vzorec pro prostorné a přitom kompaktní vozy nižších tříd. Nový Kadett byl sice o něco kratší než jeho předchůdce, nabízel však podstatně větší vnitřní prostor a také velmi objemný (402 l) prostor pro zavazadla. Zákazníci si mohli vybrat ze tří motorů o výkonu 53, 60 a 75 koní, všechny Kadetty se však vyznačovaly velmi dobrými jízdními vlastnostmi a neutrálním chováním v zatáčkách. Kadett D měl také ve srovnání se svými konkurenty ve třídě nejlepší aerodynamický odpor, který činil 0,39. Kadett D to do roku 1984, kdy jeho

výroba skončila, dotáhl až na 2 092 087 vyrobených vozů. To už také ke čtyřdveřovému vozu se splývající zádí přibýlo i pětidveřové kombi, stejně jako dvoudveřová sportovní verze GT/E, velmi oblíbená jako základ pro upravené sportovní vozy. V roce 1982 rozšířil řadu ještě úsporný Kadett Diesel s motorem 1,6D/54 k, který při maximální rychlosti 134 km/h vykazoval průměrnou spotřebu 6 až 7 litrů nafty na 100 km. Konec sedmdesátých let ovšem nebyl velkým automobilovým výrobcům příliš nakloněn. Takzvaná druhá ropná krize snížila především zájem o velké a "žízňivé" vozy, což u Opelu postihlo zejména prodejce Senatoru, Commodoru a Monzy. Také celkový počet prodaných vozů spadl v roce 1980 asi o 175 000 jednotek na hodnotu 792 800. Ani vstřícná cenová politika kombinovaná se zaváděním akčních modelů jako Ascona Sport nebo Manta GT/J, příliš nepomohly. V roce 1980 se Opel rovněž snažil najít nové zájemce o vozy s bleskem ve znaku především mezi motoristy s velmi omezeným rozpočtem. Představil proto speciální verzi lehce faceliftovaného Kadettu s označením Vauxhall Chevette, který se prodával už od 10 265 marek. Jeho výroba skončila v roce 1982, kdy britská výrobní linka přešla na model Astra, tedy britskou verzi Kadettu s přední poháněnou nápravou.

Na frankfurtském autosalonu roku 1981 Opel představil novou Asconu s interním označením C, která už stejně jako Kadett měla poháněnou přední nápravu. To konstruktérům umožnilo podstatně lépe využít interiéru vozu, který se tak stal mimořádně oblíbeným zejména pro svou prostornost a variabilitu.

V roce 1981 otevřel Opel v německém Kaiserslauternu zcela novou továrnu na motory, která ho stála si 1,2 miliardy marek. Následující rok znamenal stoupající prodejní čísla u všech modelů, ale také zastavení výroby Opelu Commodore, jehož čas už se prostě naplnil. Opel naproti tomu představil nový Rekord s označením E, vyráběný jako čtyřdveřový sedan nebo pětidveřové kombi. Ten stejně jako jeho předchůdce zaznamenal nemalý prodejní úspěch: do konce své kariéry v roce 1986 byl Rekord E vyroben téměř v půl milionu exemplářů. Ve dvaosmdesátém se toho u Opelu vůbec stalo hodně. Senator a Monza se dočkaly svého faceliftu, přičemž Senator byl prvním vozem značky vybaveným protiblokovacím systémem **ABS**. Ještě větší ohlas však vzbudil zcela nový model: malý Opel Corsa. Corsa, která se rázem stala ideálním vozem pro všechny, jimž byl Kadett ještě příliš velký, se od začátku vyráběla ve španělské Zaragoze, a to s benzinovými motory o objemech 1,0, 1,2 a 1,3 litru. V pětaosmdesátém dostala Corsa i turbodiesel, čtyřdveřovou verzi, stejně jako "ostrou" variantu GSi. O rok později představil Opel na frankfurtském autosalonu studii malého vozu jménem Junior, která si právem získala nemalou pozornost médií i motoristické veřejnosti. O deset let později se z Juniora stala Corsa druhé generace. Rok 1983 byl také rokem velkých investic. Ty mimo jiné souvisely s ne zcela ideálním image automobilů s bleskem ve znaku, které v té době měly zejména v Německu pověst vozů, řekněme, druhého sledu, jejichž zakoupení bylo společensky stále méně únosné. Takový vývoj bylo nutno stůj co stůj zastavit, a tak se vedení evropské odnože koncernu GM rozhodlo k velké technické i marketingové ofenzivě. V roce 1983 tak přišla dosud největší investice v historii firmy Opel: činila 7,4 miliardy marek a byla určena zejména pro zásadní modernizaci výrobních provozů, zavedení nových typů - a něco přes jednu miliardu marek šlo také na ekologicky orientovaný vývoj, na jehož konci stály první Opely vybavené katalyzátorem výfukových plynů. V roce 1984 ještě přišel Kadett E, při jehož vývoji strávily konstrukční týmy více než 1200 hodin v aerodynamických tunelech, což tehdy ještě zdaleka nebylo běžné. Výsledkem byl na tehdejší dobu skvělý koeficient aerodynamického odporu 0,32!!! Už za další dva roky přišel zcela nový vůz, jehož nástup předznamenal dnešní slavnou přítomnost značky: Opel Omega, vůz vyšší střední třídy, který nahradil někdejší Rekord. Omega se svou technickou úrovní, designem, ale i bezpečností a velmi výrazně také svými vysoce nadprůměrnými ekologickými kvalitami okamžitě zařadila mezi špičkové vozy své třídy a vzbudila také mimořádný ohlas motoristické veřejnosti. V roce 1986 dokonce získala prestižní titul "Automobil roku 1986". Omega měla motory o objemu od 1,8 do 3 litrů s výkonem od 66 do 151 kW. O rok později přišel další důležitý vůz, jenž se vlastně stal nástupcem oblíbené Ascony. Jmenoval se Vectra a stal se okamžitě měřítkem kvality ve střední třídě. Vectra se rychle proslavila jako elegantní, prostorný, bezpečný a úsporný automobil s výbornými jízdními výkony a vynikajícími jízdními vlastnostmi. V roce 1989 pak Opel na frankfurtském autosalonu předvedl další extrémně úspěšný vůz, totiž sportovní kupé jménem Calibra. To vycházelo z podlahové plošiny Vectry a používalo i mnoho dalších jejích mechanických částí. Designéři Opelu však Calibru oblékli do skvěle padnoucího a elegantního sportovního kabátu, který z ní udělal nejen nejhezčí, ale také nej aerodynamičtější vůz ve třídě. Jeho skvělá hodnota aerodynamického odporu,  $c_x = 0,26$ , znamená mimochodem dodnes nepřekonaný světový rekord mezi sériově vyráběnými automobily. Calibra vlastně stála u zrodu nové kategorie mezi evropskými sportovními automobily, když v sobě sloučila výhody cestovního vozu střední třídy a sportovního kupé. Calibra se okamžitě propracovala na pozici nejprodávanějšího sportovního vozu v Evropě a vydržela tam mnoho let. Vstupní model byl vybaven

čtyřválcem 2,0 l o výkonu 85 kW/115 k, stejný motor se čtyřmi ventily na válec pak dával 110 kW/150 k a jím vybavená Calibra měla pohon buď předních nebo všech kol. Jako vrchol celé řady se potom objevila i Calibra Turbo, poháněná stejným agregátem vybaveným ještě přeplňováním turbodmychadlem, šestistupňovou převodovkou a rovněž pohonem všech kol. Calibra Turbo s výkonem 151 kW/204 k jezdila přes 240 km/h a stala se postrachem nejednoho Porsche či BMW. Poslední verze Calibry pak dostala kultivovaný šestiválec 2,5 l o výkonu 125 kW/170 k, který známe i z dalších Opelů. Calibra vydržela ve výrobním programu Opelu až do roku 1997. Další atraktivní automobil, s nímž vlastně založil novou třídu automobilů pro volný čas disponujících výbornými terénními vlastnostmi, poslal Opel na trh v roce 1991. Vůz nesl název Frontera, prodával (a stále prodává) se ve dvou karosářských variantách jako krátký dvou- nebo dlouhý čtyřdveřový automobil - a jeho mechanické skupiny pocházely od japonské společnosti Isuzu, v níž má GM rozhodující podíl. Ve stejném roce pak Opel představil svůj zásadní šlágr v nižší střední třídě. Ten se jmenoval Opel Astra a více než úspěšně nahradil vysloužilý model Kadett. Astra se vyráběla a stále vyrábí jako tří- čtyř- a pětidveřový vůz, nechybí ani elegantní pětidveřové kombi pod názvem Caravan, stejně jako dvoudveřový kabriolet vyráběný u firmy Bertone. Škála motorů sahá od objemu 1,4 l až k šestnáctiventilovému dvoulitru, rozsah výkonů pak od 60 až po 150 koní u sportovně laděného modelu GSi. Astra mimochodem vždycky byla jediným vozem, který se na evropské scéně dokázal přiblížit prodejním úspěchům suveréna své třídy, VW Golf, když se každoročně prodává kolem 800 000 Aster. Devadesátá léta pak u Opelu až dosud probíhají ve znamení mimořádné modelové aktivity, stručně charakterizovatelné slovy "co rok, to nový a úspěšný model". Novinkou pro rok 1992 se stal Opel Monterey, velký a luxusní terénní vůz s vynikajícími terénními schopnostmi a suverénními jízdami výkony při jízdě po dálnici, který se dodává buď jako krátká třídveřová nebo dlouhá pětidveřová verze.

V roce 1993 potom přišla zcela nová Corsa vycházející z již zmiňovaného koncepčního vozu jménem Junior. Corsa okamžitě získala pověst "velkého malého vozu", tedy malého automobilu, který se technickými parametry, designem i bezpečností vyrovná vozům stojícím o jednu či dvě třídy výše. O rok později pak skončila výroba první Omegy (prodalo se celkem 961 241 vozů) - a světlo světa spatřila druhá generace Opelu Omega, která se rovněž zařadila mezi odborníky nejvýše hodnocené automobily ve třídě, stejně jako mezi prodejní šlágry v mnoha zemích. V roce 1995 představil Opel poprvé veřejnosti na autosalonu ve Frankfurtu své mimořádně úspěšné malé sportovní kupé jménem Tigr, které používá naprostou většinu mechanických dílů z Corsy, ale vypadá přitom nekonformně, nespoutaně a přitažlivě a nabízí až překvapivé jízdni výkony v kombinaci s velmi nízkou spotřebou, slušnými užitnými vlastnostmi a vynikající úrovní aktivní i pasivní bezpečnosti. Rok 1996 znamenal pro Opel důležité střídání stráží, když úspěšnou Vectru nahradil stejnojmenný model druhé generace, představený na jaře jako čtyřdveřový sedan a pětidveřový hatchback a na podzim také jako neobyčejně elegantní a prostorné kombi. Aby nových modelů nebylo málo, přišel Opel ve stejném roce také se zcela novým velkoprostorovým vozem jménem Sintra, který nahradil v Evropě málo prodávaný Pontiac Trans Sport. Sintra své posádce nabízí až sedm pohodlných míst.