

Významnou roli sehrály v historii automobilky Opel velké vozy Kapitän, Admiral a Diplomat, prostorné a komfortní automobily klasické koncepce v americkém stylu. Není divu, vždyť Opel je už osm desetiletí součástí koncernu General Motors.

Velké vozy Opel

OPEL KAPITÄN PŘEDSTAVENÝ V ÚNORU 1964 BYL PRVNÍM
ČLEMEM „VELKÉ TROJKY“ KAD





ADMIRAL Z LET 1937-39 POHÁNĚNÝ
ŠESTIVÁLEC 3,6 L VYVINUTÝ FIRMOU CHEVROLET

Koncem roku 1937 Opel představil svůj tehdy největší osobní vůz, téměř 5,3 m dlouhý typ Admiral poháněný řadovým šestiválcem 3,6 l o výkonu 75 k (55 kW) spojeným s třístupňovou převodovkou. Šestiválec zkonstruovaný v zámoří, přesněji u firmy Chevrolet, se uplatnil nejen ve vlajkové lodi jménem Admiral, ale i v třítunovém nákladním voze Opel Blitz. Admi-

střed vozu. Na šestnáctipalcových kolech Admiral uháněl tempem až 130 km/h a koncem třicátých let patřil k nejrychlejším vozům na říšských silnicích a nově otvíraných dálnicích.

Předválečný Admiral se vyráběl jen do podzimu 1939, celkem vzniklo 6,5 tisíce vozů, z nichž tři a půl tisíce tvořily čtyřdveřové sedány a přes dva tisíce kabriolety. Několik stovek podvozků

oblenou kapotou se skrýval řadový šestiválec 2,5 l o výkonu 55 k (40,5 kW), díky němuž Kapitán dosahoval rychlosti 125 km/h.

Výroba vozů Kapitán byla přerušena v říjnu 1940, do té doby jich z Rüsselsheimu vyjelo přes dvacet pět tisíc. Zatímco Admiral se po válce už na výrobní linku nevrátil, čtyřdveřový sedan Kapitán opatřený novými kruhovými svět-



PŘEDVÁLEČNÝ
KAPITÁN ROČNÍKU
1938 UŽ MĚL
SAMONOSNOU
CELOKOVOVOU
KAROSERII

KAPITÁN SE
ZAOBLENOU
PONTONOVOU
KAROSERII
VYRÁBĚNÝ V LETECH
1953 AŽ 1955



ral měl ještě samostatný rám podvozku, nezávislé zavěšení předních kol s vinutými pružinami a poháněnou tuhou zadní nápravou, odpruženou podélnými listovými pery. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání.

Karoserie smíšené stavby s plechovými panely připevněnými na dřevěné kostře existovala v uzavřeném i otevřeném provedení, čtyřdveřový sedan i čtyřdveřový kabriolet měly zadní dveře zavěšené vzadu, takže kliky předních a zadních dveří byly umístěné těsně za sebou upro-

Opel dodal specializovaným karosárnám, především firmám Gläser z Drážďan a Hebmüller z Wülfrathu. Karosárnu Gläser proslavily hlavně kabriolety, Hebmüller karosoval Admiral i jako šestimístnou limuzínu Pullman se šesti bočními okny, otevřené vozy ovšem stavěl také.

V prosinci 1938 debutoval nový 4,6 m dlouhý vůz vyšší střední třídy pojmenovaný Kapitán. Zachoval si klasickou koncepci s motorem vpředu a pohonem tuhé zadní nápravy, dostal však samonosnou celokovovou karoserii ve čtyřdveřovém nebo dvoudveřovém provedení. Pod za-

lomety se znovu vyráběl od podzimu 1948. Počátkem roku 1951 dostal nově tvarovanou před a zad karoserie odpovídající tehdejší americké módě, menší patnáctipalcová kola a motor s výkonem mírně zvýšeným na 58 k (43 kW). Do léta 1953 opustilo výrobní linku 79 tisíc automobilů Kapitán první poválečné generace, z toho 48,5 tisíce v modernizované podobě.

V listopadu 1953 debutoval Kapitán s lehce prodlouženým rozvorem a zcela novou 4,7 m dlouhou samonosnou karoserií pontonového tvaru. Šestiválcový motor 2,5 l byl vyládněn

na 68 k (50 kW), převodovka zůstávala třístupňová, s řadicí pákou na sloupku volantu. Vůz dostal komfortnější odpružení a o poznání menší třináctipalcová kola; na nichž jezdil rychlostí až 140 km/h. Prostorný a pohodlný vůz si rychle získal velkou oblibu a stal se nejprodávanějším šestiválcem na německém trhu.

Na podzim 1954 vzrostl výkon motoru na 71 k (52 kW), v létě 1955 byla modernizována karoserie – dostala novou masku, nově tvarované přední blatníky a kapotu. Jeden z vozů Kapitán v tomto provedení, ovšem s pozlacenými

zabíhajícímu spodnímu rohu čelního okna se řidič jen obtížně soukal na sedadlo, panoramatické zadní okno si vynutilo zkrácení zadních dveří a zkomplikovalo život cestujícím na zadních sedadlech. Ty navíc trápila i příliš zaoblená střecha. Vůz poháněný šestiválcem 2,5 l vyladěným na 80 k (59 kW) u zákazníků propadl, vyráběl se jen jediný rok během něhož se prodalo necelých 35 tisíc kusů.

Už v létě 1959 jej musel vystřídat Kapitán P 2 s novou 4,83 m dlouhou karosérií, jež měla širší zadní dveře a zvýšenou zadní partii střechy. Do

čtyřstupňovou manuální převodovkou a dvou-
stupňovou automatikou Powerglide.

Nový Kapitán měl opět nezávisle zavěšení předních kol na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami a poháněnou tuhou zadní nápravu s listovými páry, obě nápravy byly doplněny příčným stabilizátorem. Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, vůz s pohotovostní hmotností kolem 1400 kg jezdil rychlostí až 160 km/h.

V květnu 1964 se vedle modelu Kapitán objevil lépe vybavený Admiral se stejným motorem



ZNAČNOU OBLIBU SI
V NĚMECKU
I V ZAHRANIČÍ ZÍSKAL
KAPITÁN P 2 Z LET
1959-64

ELEGANTNÍ
PĚTIMETROVÉ KUPÉ
DIPLOMAT V8
S KAROSERIÍ OD
FIRMY KARMANN



prvky vnější výbavy, se stal 9. listopadu 1956 dvoumiliontým automobilem vyrobeným pod značkou Opel. Od jara 1957 si zákazníci mohli ke třístupňové převodovce objednat poloautomatický rychloběh, který na dálnici šetřil motor i benzín, brzy poté přišel na trh luxusněji vybavený Kapitán L. Do února 1958 Opel vyrobil 154 tisíc vozů Kapitán druhé poválečné generace, jež v Německu ovládly kategorii šestiválců vyšší střední třídy.

Výstřelem mimo terč se stal v létě 1958 nový 4,76 m dlouhý Kapitán P s liniemi odpovídajícími tehdejší americké módě a panoramatickým čelním i zadním oknem. Kvůli daleko do boku

nového vozu se montoval šestiválec zvětšený na 2,6 l s výkonem zvýšeným na 90 k (66 kW), nadále v kombinaci s třístupňovou převodovkou. Na čtrnáctipalcových kolech dosahoval nový Kapitán rychlosti 150 km/h a záhy získal nazpět přízeň zákazníků. Koncem roku 1960 rozšířil nabídku model vybavený třístupňovou automatickou převodovkou Hydra-Matic americké výroby, jež si se šestiválcovým motorem dobře rozuměla. Do konce roku 1963 Opel prodal přes 145 tisíc automobilů Kapitán P 2, z nichž dvě třetiny šly na export.

V únoru 1964 začala nová éra velkých vozů Opel představením zcela nového modelu Kapitán s rozvorem 2,85 m a 4,95 m dlouhou karosérií s ostřejší fezanými liniemi a velkými rovnými plochami. Kapitán nové generace dostal pod kapotu šestiválec 2,6 l s výkonem zvýšeným na 100 k (74 kW), přičemž zákazník mohl volit mezi

a karosérií, v srpnu 1964 nabídku korunoval Diplomat V8. Ten místo šestiválců dostal pod kapotu americký osmiválec Chevrolet V8, který z objemu 4,6 l dával 190 k (140 kW) a v kombinaci s automatikou Powerglide umožňoval pětimetrovému vozu flirtovat s rychlostí 200 km/h a z 0 na 100 km/h zrychlovat za pouhých 11 s. Jen při tom spolykal kolem 20 l benzínu na 100 km.

V prosinci 1964 debutovalo elegantní dvou-
dveřové kupé Diplomat V8, které karosovala firma Karmann ve svém pobočném závodě v Rheine. Kupé poháněl ještě větší osmiválec 5,4 l o výkonu 230 k (169 kW), opět spojený s dvoustupňovou automatikou Powerglide. Pětimetrový elegant dosahoval největší rychlosti přes 200 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládl za 10 s. Dvoudveřové kupé se vyrábělo jen do roku 1967, prodaly se pouhé tři stovky exemplářů.

NEUSPĚŠNÝ KAPITÁN P 2 ROKU 1958 JE DNES OBLIBENÝM
SBĚRATELSKÝM KOUŠKEM



RAVA KAD Z ROKU 1964: V POPŘEDÍ DIPLOMAT VZ. ZA NIM ADMIRAL A KAPITÁN





PROTOTYP KABRIOLETU DIPLOMAT V8 S KAROSERÍ KARMANN Z ROKU 1965

OTEVŘENÝ DIPLOMAT V8 BYL POKLEDÁN, DO VÝROBY SE VŠAK NIKDY NEDOSTAL

Důvodem byla vysoká cena, ale také až příliš americký charakter tohoto automobilu. V roce 1965 odvodila karosárna Karmann z kupé Diplomat V8 luxusní dvoudveřový kabriolet, jenž vzbudil velký zájem návštěvníků autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem, do výroby se však nedostal.

Od jara 1965 mohly i vozy Kapitán a Admiral za příplatek dostat osmiválcový motor 4,6 l, na podzim téhož roku se do levnějších sedanů Kapitán a Admiral začal montovat zbrusu nový řadový šestiválec 2,8 l s rozvodem OHC o výkonu 125 k (92 kW). Od podzimu 1968 si nároční zákazníci mohli objednat sedan Diplomat V8 s větším osmiválcem 5,4 l, jenž byl do té doby výsadou již zmíněného kupé.

Rada vozů Kapitán, Admiral a Diplomat souhrnně označovaná zkratkou KAD prošla v létě 1967 inovací, která se navenek projevila podél

tradiční tuhé nápravy s listovými pery mnohem dokonalejší náprava De Dion s vinutými pružinami a hnacími hřídeli, opatřenými dvojicemi stejnoběžných kloubů. Nová zadní náprava výrazně zlepšila jízdní vlastnosti i komfort. Výkonnější verze sedanů řady KAD dostaly kotoučové brzdy i na zadní kola. Modely Kapitán a Admiral se vyznačovaly vodorovně umístěnými obdélníkovými světlomety, nejdražší Diplomat se pyšnil svisle orientovanými světlými podle amerického vzoru.

Sedaný Kapitán a Admiral se dodávaly s řadovým šestiválcem 2,8 l s jedním nebo dvěma karburátory a výkonem 132 a 145 k (97 a 107 kW), dražší Admiral E a nově také Diplomat E poháněl tentýž šestiválec opatřený vstřikováním paliva a naladěný na 165 k (121 kW). Zájemci o šestiválcové modely si mohli vybrat



ř 1972 byla změněna před všech vozů této řady – emblém s bleskem v kruhu se přestěhoval z kapoty dolů, doprostřed masky. V květnu 1973 byl coby konkurent vozů s třicípkou hvězdou představen Diplomat V8 Lang s rozvozem prodlouženým o 150 mm a celkovou délkou 5,1 m, v němž měli cestující na zadních sedadlech o poznání více prostoru a pohodlí.



OD JARA 1976 MĚLY
ŠESTIVÁLCOVÉ
MODELÝ ADMIRAL
A DIPLOMAT
STEJNOU PŘÍD

DIPLOMAT V8 SE
SVISLÝMI
SVĚTLOMETY
V PŘÍDĚNÍ Z LET
1976 A 1977



nou ozdobnou lištou na boku karoserie a také tím, že se typově označení šestiválců přestěhovalo ze zadního sloupku na přední blatník. Sedaný Kapitán a Admiral mohly nově dostat dvoukarburátorový šestiválec 2,8 l o výkonu 140 k (103 kW), jenž jim v kombinaci s manuální převodovkou uděloval největší rychlost 180 km/h a ve spojení s automatikou 175 km/h. Do ukončení výroby v září 1968 vyjelo z továrny Opel v Rüsselsheimu celkem 89 tisíc vozů této řady, z nichž téměř deset tisíc poháněly motory V8.

Počátkem března 1969 měly premiéru automobily řady KAD druhé generace se zcela novou 4,9 m dlouhou karosérií. Výraznou proměnou prošel i podvozek – vzadu byla místo

mezi čtyřstupňovou manuální převodovkou a třístupňovou automatikou GM vyráběnou v Evropě, v alsaském Štrasburku. Pouze s třístupňovou samočinnou převodovkou Turbo-Hydra-Matic dováženou z USA se dodával Diplomat V8, vybavený americkým osmiválcem Chevrolet o objemu 5,4 l a výkonu 230 k (169 kW). Vůz v tomto provedení dosahoval rychlosti přes 200 km/h a z 0 na 100 km/h akceleroval za pouhých 10 s, ovšem při spotřebě přes 20 l benzínu Super na 100 km.

Tradiční pojmenování Kapitán se v tichosti z nabídky vytratilo už na jaře 1970, od počátku roku 1972 se modely Admiral E a Diplomat E vyráběly jen se samočinnou převodovkou. V zá-

Na jaře 1976 byl výrobní program omezen na čtyři modely, přičemž levnější šestiválcový Diplomat dostal vodorovně orientované světlomety, zatímco svislá světla zůstala výsadou dražšího osmiválcového modelu Diplomat V8. Opticky vozy osvěžila módní litá kola, zájem zákazníků o velké a žiznívé automobily však po čerstvých zkušenostech s palivovou krizí opadal. Výroba řady KAD byla ukončena v červenci 1977, z celkem 61,5 tisíce vyrobených vozů bylo 35,5 tisíce sedanů Admiral a 21 tisíc vozů Diplomat, z toho 11 tisíc v osmiválcovém provedení Diplomat V8. Kdysi slavný Kapitán zůstal daleko vzadu – do jara 1970 se prodalo jen necelých pět tisíc exemplářů. ●