

# VINTAGE NYT



450



juni 2007 44. årgang

# Opel GT 1900, årgang 1969

Tekst og foto: Hans Pedersen

Adam Opel blev født i 1837 i den tyske by Rüsselheim, der er beliggende lidt uden for Frankfurt.

Familien havde drevet landbrug, men Adam Opel's far – Phillip Wilhelm Opel – var gået en helt anden vej og havde slået sig ned som låsesmed. Adam Opel fulgte i sin fars fodspor.

Som 20 årig havde Adam Opel været på valsen og havde en tid arbejdet i Belgien på en virksomhed der fremstillede dampmaskiner og mekaniske væve.

Han var også en tid i London, men kom kort tid efter til Paris, hvor han arbejdede hos verdens førende symaskineproducent, Journaux & Leblond.

Senere kom han til firmaets konkurrent, Huguenin & Reimann, og også her sugede han meget viden til sig.

Da han følte sig "udlært" tog han hjem til Rüsselheim. På det tidspunkt var han kun 25 år gammel og havde allerede konstrueret sin egen prototype af en symaskine.

Han begyndte sin produktion af symaskiner i en gammel kostald, og i 1867 byggede han en ny 2 etagers fabriksbygning centralt i Rüsselheim.

Året efter blev han gift med Sophie Marie, der var ud af en velhavende familie, og medgiften gjorde det muligt for Adam Opel at udvide fabrikken og indkøbe

dampdrevne maskiner.

Det gik virkelig godt for Adam Opel, og allerede midt i 1870'erne var hans fabrik den førende i Europa med stor eksport af symaskiner til Frankrig, Skandinavien, England, Rusland, Indien og sågar til USA.

Adam Opel fik fra 1869 – 1880 fem sønner, og alle blev involveret i faderens firma.

Sønnerne var i slutningen af 1880'erne begyndt at interessere sig for cykler, og de havde fået nye cykler i julegave.

Adam Opel kiggede lidt på cyklerne, og han så mange muligheder i måske at begynde at fremstille sådanne cykler.

Som sagt så gjort – i juni måned 1886 forlod den første Opel cykel fabrikken i Rüsselheim, og allerede året efter kom den første lavtbyggede cykel, som sønnen Carl Opel også vandt sin første sejr på i et cykelløb.

Alle brødrene blev interesseret i cykelsporten, og de blev alle kendte cykelryttere.

Opel cyklerne var dominerende, f.eks. blev der i 1889 vundet i alt 240 sejre, blandt andet 13 mesterskaber, incl. et verdensmesterskab.

Fra en spæd begyndelse med en årlig produktion af 1200 cykler blev der i 1898 fremstillet 16.500 stk. og allerede i 1930 var produktionen oppe på 300.000 stk.

Produktionen af cykler ophørte i 1937, og det var blevet til i alt ca. 2,6 mill. stk. incl. nogle motorcykler.

I 1895 døde Adam Opel af tyfus, men familien fortsatte med firmaet.

Blot et par år senere – i 1897 – opstod der en industriel krise i Tyskland, og den ramte også Opel. Salget af cykler og symaskiner faldt, og man begyndte at se sig om efter andre alternativer.

Det var meget naturligt at kigge på bilproduktion.

I 1898 besøgte brødrene en biludstilling i Berlin og kunne der se Benz- og Daimler konstruktionerne, og de besøgte også en anden tysk bilproducent, Anhaltische Motorwagenfabrik, der var grundlagt tilbage i 1894 af Friedrich Lutzmann.

Han havde bygget en bil baseret på en hestevogn. Motoren havde han selv fremstillet. Den var 1 cyl. på 2550 ccm og ydede omkring 5 hk.

Brødrene Opel besøgte Lutzmanns bilfabrik i Dessau, og det hele endte med at de



købte firmaet incl. køretøjer, dele, maskiner, kundekartotek og arbejdsstyrken.

Det hele blev flyttet de ca. 400 km til Rüsselheim.

Alt dette skete i januar 1899 og de efterfølgende måneder.

Den første Opel bil var klar i foråret 1899, og den fik navnet Opel Patent Motorwagen, System Lutzmann

Bilen var monteret med en vandkølet 1 cyl. motor, placeret liggende bagerst. Motoren var på 1545 ccm og ydede 3,5 hk ved 650 omdr./min.. Den havde 2-trins planetgear og en tophastighed på ca. 20 km/t, og set med nutidens øjne lignede den en selv-kørende hestevogn.

Det første år blev der fremstillet 10-11 køretøjer, og brødrene Opel var fra begyndelsen meget interesseret i at lade deres biler deltage i forskellige motorløb, og allerede i 1901 deltog der Opel biler i diverse bakkeløb og langdistanceløb som f.eks. Paris-Berlin.

Brødrene Opel var dog ikke tilfredse med deres Lutzmann baserede biler, og de begyndte at tænke på egne modeller.

I slutningen af 1901 forlod Lutzmann Opel fabrikken og han nåede således kun at lægge navn til ca. 65 fremstillede biler. Samme år – 1901 – besøgte brødrene Opel biludstillingen i Paris, og de måtte her konstatere, at Frankrig var langt foran mange andre bilfabrikker.

Der blev indledt forhandlinger med Renault, men de kunne ikke levere det ønskede antal biler.

Derfor begyndte Opel brødrene at importere Darracq biler, både som helt færdige biler og som chassis'er, hvorpå man så byggede tyske karrosserier.

De første 1-cyl. Opel "system Darracq" blev solgt fra januar 1902 til 1903 og blev efterfulgt af flere Darracq konstruktioner. Opel's egen model var baseret på et lidt ændret Darracq chassis, som blev monteret med en ny 2 cyl. motor.

Motoren var på 1885 ccm og den ydede 12 hk.

Allerede i 1903 havde Opel en 4 cyl. motor i programmet, og de små motorer med 1 og 2 cylindre blev efterhånden uinteressante og gled helt ud i 1907.

Det var også i 1907 Opel ophørte samarbejdet med Darracq.

I 1909 rejste Wilhelm Opel til USA for at se på bilproduktionen derovre, og han kunne se, at der skulle gøres noget hjemme i Tyskland. Han foretog mange ændringer, således Opel fabrikken kunne fremstille biler som i USA.





I 1909 kom Opel 4/8PS "Doktorwagen" på markedet

Allerede i 1911 havde Opel 7 modeller, alle med 4 cyl. motorer.

Samme år blev fabrikken ramt af en ildebrand, der ødelagde 50 % af hele fabriksanlægget. På trods af denne ildebrand fremstillede man 2.251 biler, hvilket var det hidtil største antal i fabrikkens historie.

Branden havde bl.a. den konsekvens, at man ophørte med at fremstille symaskiner – en epoke var forbi.

Der var i alt fremstillet omkring 1 mill. symaskiner – ganske imponerende.

I 1914 var Opel Tysklands største bilproducent med en produktion på ca. 3.500 biler, de 40 % blev eksporteret.

Under 1. verdenskrig fremstillede Opel store mængder lastbiler til den tyske hær, og foruden biler fremstillede man flymotorer, ammunition og granater.

I 1916 indstillede Opel helt produktionen af biler lige med undtagelse af Pupchenbilerne som hæren benyttede.

Selv om krigen hærgede præsenterede Opel i 1916 sin første 6 cyl. luksusbil, men der blev trods alt kun fremstillet nogle få stykker.

Vi skal helt frem til 1919 inden der for alvor kom gang i Opel fabrikken igen.

Der var en meget stor inflation i Tyskland i begyndelsen af 1920'erne, og Opel fik det mere og mere svært, så svært at fabrikken måtte indstille sine betalinger og alle arbejdere blev sendt hjem.

Opel fabrikken havde heldigvis gode kontakter til banker i Holland og i USA, og man var allerede begyndt at modernisere fabrikken – så det så ikke helt håbløst ud.

Opel havde kigget sig lidt omkring i Frankrig, nærmere betegnet hos André Citroën, som allerede i 1922 var begyndt med samlebåndproduktion. Opel fik installeret et 45 meter langt samlebånd og kopierer ved samme lejlighed den lille Citroën 5 CV.

Det blev så til Opel 4/12PS Laubfrosch (løvfrøen). Opel leverede kun bilen i farven grøn – deraf navnet.

Der kom stadig nye Opel modeller på markedet, og Opel forsøgte sig med såvel 6 cyl. som 8 cyl. rækkemotorer, sidstnævnte blev kun fremstillet i 25 eksemplarer og der er i dag ingen tilbage.

I 1925 blev importen givet fri i Tyskland, og nu begyndte bl.a. både Citroën, Fiat og General Motors at samle biler i Tyskland. Det gik udmærket nogle få år, men allerede i 1928 blev tolden sat op på såvel dele

som hele biler.

Situationen var kritisk, og kort fortalt skete der det, at General Motors den 1 marts 1929 simpelt hen købte 80 % af aktierne i Opel for lige knap 26 mill. us-dollars, og de havde også forkøbsret på de resterende 20%. Rent teknisk overtog General Motors kontrollen over Opel den 28. oktober 1929.

For Opel skulle dette vise sig at være en rigtig god handel, thi en uge efter – den 29. oktober 1929 – kom så krakket i Wall Street.

General Motors overtog de sidste 20 % i 1931.

I løbet af få år kunne man tydeligt se at Opel bilerne nu var designet i amerikansk stil. Tænk blot på Opel Kaptajn fra f.eks. 1939, samt de større Admiral modellen fra 1938. Store flotte biler.

Den lille Opel Olympia kom på markedet i 1935, og var en af de første seriefremstillede biler med helsvejet, selv bærende stålkarrosseri. Senere kom Opel Kadett, der var bygget efter samme recept som Olympia. Efter 2. verdenskrig blev alle Kadett værktøjer sendt til Sovjetunionen som krigsskadeerstatning, og her blev den bygget som Moskvitch helt frem til 1956.

En ny populær Opel Kadett kom på markedet i 1950, en model der også her i Danmark blev meget udbredt.

I 1953 kommer den nye Opel Olympia Rekord med et helt nyt moderne karrosseri, og den satte virkelig skub i salget i Danmark. Modellen blev i 1957 afløst af Opel PI, i 1961 af Opel PII, og endelig i 1963 af Opel Rekord model A.

Disse biler var uhyre populære her i Danmark. De fandtes både som varevogne på gule nummerplader, som kombi-biler på papegøjenummerplader (d.v.s. på halv afgift) og endelig på sorte nummerplader som personbil og stationcar.

Når jeg selv husker tilbage forekommer det mig, at gud og hver mand kørte i Opel. Samtidig i 1963 kom den første moderne Opel Kadett A på markedet, senere i 1966 som model B. Også Kadett var en meget populær bil.

Vi kan vel konstatere, at Opel havde sin storhedstid fra ca. 1956 – 1975 i Danmark. Det vrimlede med Opel biler på vejene – hvordan er det lige billedet ser ud i dag i 2007?

Allerede med den lille Opel Kadett A fra 1963 begyndte Opel fabrikken at frem-





stille coupe-modeller. Opel PII og Opel Rekord A, B og C kom også som coupe modeller. Fabrikken fik så meget blod på tanden, at man til en biludstilling i 1965 fremstillede en "fræk" coupe sportsvogn – i første omgang blot som blikfang.

Men sådan en manøvre er altid farlig, thi publikum var helt vilde med bilen, og Opel satte den i produktion i 1968.

Navnet blev Opel GT, og det var faktisk en mini Corvette.

Meget underligt blev nogle få tusinde biler monteret med den lille Kadett motor på 1100 ccm, men Opel indså dog hurtigt, at dette var en fejl. Bilen blev herefter monteret med en Opel Rekord motor på 1900 ccm.

På Opel fabrikken i Rüsselheim havde man dog ikke kapacitet til at fremstille den nye sportsvogn, så ordren på karrosserier gik til den franske fabrik Brissonneau & Lotz, der var beliggende ca. 60 km nord for Paris.

Samme fabrik havde tidligere bl.a. fremstillet karrosserier til Renault Floride og Caravelle.

I 1971 kom modellen som Junior model, en noget enklere version, hvor det meste af det som var forkromet på den dyrere model var malet matsort, og folk kunne således spare omkring 800 DM i forhold til luksusmodellen.

Der blev i alt fremstillet 103.463 Opel GT biler – heraf kun ca. 3.600 med den lille 1100 ccm motor – og modellen udgik i august 1973.

Årsagen var bl.a. de strenge amerikanske krav om store kofangere i en ganske bestemt højde over jorden samt de strengere miljøkrav til motorer.

Så Opel valgte at indstille produktionen, også fordi den franske karrosserifabrik blev solgt til Renault.

Ca. 85 % af alle de producerede Opel GT biler blev eksporteret, de 60 % alene til USA.

Heldigvis er der også folk der samler og passer på disse Opel GT'er for eftertiden, bl.a. Jacob Yde i Århus.

Han købte en Opel GT i 2002, og den var i dårlig stand. Bilen havde fra ny kørt i Californien, men havde allerede været mange år i Danmark, da Jacob købte bilen. Derfor havde rusten også godt fat.

Jacob kløede på og fik klaret alt rust og mekanik, og han fik en dygtig sadelmager til at sy komplet nyt rødt læderindtræk til bilen. Og netop det flotte røde indtræk var

da også det første jeg bemærkede, da jeg første gang kiggede på bilen.

Bilen er utrolig flot – ja fuldstændig som da den var fabriksny – og det flotte læder gør underværker.

Bilen kører anderledes end en Opel Rekord fra samme år. Den er langt mere fast i affjedringen og kører mere præcist. De 4 gear ligger tæt – hvis jeg husker rigtigt var der i en Opel Rekord temmelig lang vandrung mellem gearene. Desuden sidder man lavt i GT'eren, men man nyder det flotte instrumentbræt. De skjulte forlygter vippes frem via et lille håndtag ved siden af gearstangen. Jeg har altid troet at lygterne blev vippet op, men de drejer sig sidelæns op.

Opel GT har ingen bagagerum, men den har en slags nødsæde bagi. Her kan man så placere sin bagage.

En flot – meget flot – bil man kun kan beundre. Jacob har velvilligt lånt os sine fotos fra renoveringen.

Og her præsenterer vi så denne unikke Opel GT 1900 fra det herrens år 1969. Jamen – er det så længe siden den bil var ny? Ja, som sædvanlig må vi blot konstatere at ikke blot tiden går, men årtierne går.

Kig godt på bilen – den må have været en drøm dengang i 1969. Tænk på hvordan alle andre biler så ud. Den må afgjort have været noget helt særligt. I 1969 kørte jeg selv i Renault 4 CV, så dengang var en Opel GT 1900 overhovedet ikke inden for rækkevidde.

På det tidspunkt drømte jeg såmænd blot om evt. at rykke op i en Renault Dauphine. Tjah – sådan er der jo så meget.

Månedens køretøj Opel GT 1900 blev fotograferet en dejlig dag i april ude i nærheden af Moesgaard Strand ved Århus, og det var ganske tydeligt at bilen vakte opsigt. Folk ville kigge, folk vil tale, folk ville spørge om alt.

Tilbage sidder jeg og tænker på hvad der skete med Opel her i Danmark? Dengang kørte hele min familie og omgangskreds i stor stil i Opel. I dag kender jeg ingen med en ny eller nyere Opel.

Heldigvis kender jeg mange med de skønne gamle modeller – og det er jo herligt.



Opel GT 1900 årgang 1969	Teknik	Til sammenligning: Peugeot 406, årgang 2000
Længde	4111 mm	4555 mm
Bredde	1580 mm	1765 mm
Højde	1225 mm	1396 mm
Akselafstand	2430 mm	2700 mm
Sporvidde for / bag	1250 mm / 1280 mm	1500 mm
Egenvægt	925 kg	1325 kg
Chassis	Selvbærende stålkarrosseri	
Motor	4-cyl. vandkølet rækkemotor placeret på langs foran, overliggende knastaksel	
Slagvolumen	1900 ccm	
Boring / slaglængde	93 mm / 69,8 mm	
Ydelse	102 hk (SAE)	
Tophastighed	186 km/t	
Acceleration	0-100 km/t: 11,8 sek.	
Benzinøkonomi	Ca. 10 km/l	
Styretøj	Tandstang	
Gearkasse	4-trins bundgear, alle synkroniserede	
Kobling	Tør enkelt plade	
Transmission	Baghjulstræk	
Bremser	Hydraulisk 2-kreds, skiver foran og tromler bag	
Forreste hjulophæng	Tværstillede korte og lange triangelarmer med tværliggende bladfeder. Teleskopstøddæmpere	
Bagerste hjulophæng	Stiv bagaksel med skruefjedre, langsgående føringsarme og tværstøtte (Panhardstav). Teleskopstøddæmpere	
El-anlæg	12 volt	
Dæk	165 x 13	
Produktionsperiode	1968 – 1973	
Produktionsantal	103.463 stk.	
Importør	General Motors, København	
Pris i 1969	Kr. 53.177,-	
Til sammenligning:		
Volvo 1800 S	Kr. 59.263,-	
Saab Sonett V4	Kr. 59.299,-	
VW 1300 2 dørs sedan	Kr. 19.219,-	