

Megemlékezés az Opel KAD (Kapitän, Admiral, Diplomat) modellcsaládjának, más néven a nagy hármasnak a 60 éves születésnapjára.

Az Opel ebben az évben ünnepli, hogy 125 éve - 1899-ben - lépett be az autógyártók sorába, és ezzel egy több mint évszázados sikersorozatot indított útjára. Ezalatt a hosszú időszak alatt, Opel márkanéven - a népautókon, középkategóriás járműveken túl - számos nagyteljesítményű, luxuskategóriájú gépkocsit is piacra dobott. 1916-ban készült el az Opelnél az első hathengeres, 4,8 literes gépkocsimotor, az Opel 18/50-es modelljébe beépítve, ehhez a kocsihoz már elektromos indítóberendezés, hidraulikus lengéscsillapítók, és elektromos lámpák is jártak. Nemsokára a 30/80 PS Sportwagent már 7,8 literes hathengeres motor hajtotta. A GM által történő felvásárlás előtt 1928-ban, az Opel kihozta korának egyik csúcsmo­delljét, a már nyolchengeres, 6,0 literes, Regent modellt. Közvetlenül a második világháború előtt a luxuskategória sikeres résztvevője volt az Admiral modell, melynek gyári darabjain felül, az Opel önjáró alvázakat biztosított neves, akár a Rolls-Royce-nek dolgozó karosszériaépítő műhelyek részére, mely műhelyek elegáns, csodálatra méltó karosszériákat építettek az Opel technikára. És ebbe a kategóriába tartoznak a szintén ebben az időszakban készülő Kapitän műszaki alapokra épített, karosszériaépítő cégek által alkotott speciálkarosszériás kupé és kabrió modellek is. A II. világháború után az Opel folytatta szereplését a felső kategóriában. 1954-ben – a hathengeres Mercedes pontonmodellekkel egyidőben - hozta ki szintén pontonkarosszériás, háború utáni tervezésű modellsorozatát, a Kapitän modelleket. A Kapitän modellek tíz éven keresztül uralták a hathengeres kategóriát a német autópiacon, még a Mercedes hathengeres modelljeinél is nagyobb eladási példányszámokkal. Az 1959-ben kihozott W 111-es, legendás és imádott Heckflosse (nálunk Nagyfe­cskének nevezett) Mercedesek sem tudták azokat az eladási számokat elérni a hazai piacon, mint amit a szintén 1959-ben bemutatott konkurens Kapitän PL-V modell. Nos ilyen előzmények után érkezett meg 60 évvel ezelőtt 1964-ben a KAD széria, melynek szereplését nagy várakozás előzte meg. A Mercedes melyet a nagy Opelek sikere egy évtizeden át nyomasztott, annyira tartott az új felső- és luxuskategóriás Opelek sikerétől, hogy nagy sietve hozta ki 1965-ben a W 108-as szériát, bár még egészen 1968-ig gyártásban tartotta a Nagyfe­cske sorozat 230S modelljét, és 1971-ig a 111 sorozat kupé és kabriolet modelljeit.

Nem akarok ünneprontó lenni a KAD széria 60. születésnapján, de a széria nem váltotta be a hozzá fűzött piaci reményeket. Ezzel a szériával az Opel elvesztette vezető szerepét a hazai piacon a hathengeres autók kategóriájában, amely a II. világháborút követően folyamatosan fennállt. A KAD szériából az 1964-1977 közötti 13 éves gyártási időszak alatt összesen alig több mint 150 000 gépkocsi készült, míg az előd Kapitän PL-V modellből 1959-64 között, öt év alatt fogyott közel ennyi autó. BMW E3 -as szériából (a 2500/2800/3,0/3,3 modellekből) 1968-77 között kilenc év alatt 220 000 db-nál valamivel több, a Mercedes 116-os széria 280S/280SE/280SEL modelljeiből 1972-1980 között, nyolc év alatt 280 000 példánynál valamivel több kelt el. A gyártás utolsó éveiben a KAD modellek eladási darabszámai drámai zuhanásba kezdtek. A gyártás 1977. évi befejezése együtt járt a tanulságok levonásával. Az Opel visszavonult a Mercedes „S” kategóriából, és a továbbiakban saját új csúcsmo­delljeivel a Senator és Monza modellekkel a Mercedes „E” kategóriába vonult vissza.

De mi volt az Opelnél a szokatlan piaci kudarc oka? Biztosan nem a KAD modellek kényelme, és menettulajdonságai, menetteljesítményei. Így utólag az elemzők többsége az amerikai dizájnt, és az eltúlzott karosszériaméreteket tette felelőssé. Igen, a KAD széria modelljeit a GM-nél, Detroitban tervezték. De hát korábban több Opel modellt terveztek a GM-nél, és több Opel modell dizájnjánál vették alapul a GM amerikai modelljeit, sikert sikerre halmozva!

Amit nem vettek figyelembe a tervezők az az európai változások voltak. A II. világháború után Európa nyugati fele is nehezen állt talpra. Ez még akkor is igaz, ha nekünk Kelet-Európából ez nem így tűnt. A negyvenes évek második felében, a német átlagpolgár nagyon szerény körülmények között élt. 1950-ben az átlagkereset 233 márka volt, egy VW Bogár Standard az az évi, szeptemberi árcsökkenésig 5300 márkába került. Egy német munkás legfeljebb motorkerékpárról álmodhatott nemhogy autóról. Ennek a helyzetnek volt köszönhető az ötvenes években a törpeautók óriási sikere is, de az átlag-német számára még azokra is nehéz volt összegyűjteni a 2000-3000 márka körüli vételárat. Nemcsak a németek, hanem a franciák és Európa összes nációja csodálta az USA-beli életkörülményeket, és menőnek számított az amerikai zene, film, öltözködés és dizájn a lakberendezéstől, a háztartási gépektől a gépkocsikig. Aztán Európa magára talált! Nyugat-Németországban az 50-es évek elején beindult a Kis Német Gazdasági Csodának nevezett elképesztő gazdasági fellendülés, és 1965-re Nyugat-Németország Európa legerősebb gazdaságává vált. A német emberek évről-évre jobban éltek, az ötvenes évek második felére már egy jóléti állam polgárai lettek. Az életszínvonal mellett, a háborúban megtépzott öntudat is feltámadt, Európa már mind kevésbé kívánta másolni az amerikai mintákat filmben, zenében, divatban, és az autógyártásban, inkább a saját útjára lépett. Az amerikai stílus az élet számtalan területén már nem számított olyan menőnek, mondhatni kiment a divatból. Az autóipar technikai fejlődése Európában felgyorsult, Amerikában pedig vesztett dinamikájából. Nos, ilyen körülmények közé érkezett a KAD széria 1964-ben amerikai stílusával, méreteivel a piacra. A KAD modellek tengelytávja 2850 mm-es méretével a W 111-es sorozat tengelytávját 10 centivel meghaladta, és a W 108-as Mercedesek SEL változatainak tengelytávjával volt azonos, tehát igencsak tágas autó volt. Az első KAD széria az „A” minden változata, tehát a Kapitän, Admiral és Diplomat is rendelhető volt a Chevrolet Corvette modellekbe is beépített V8-as 4,6 literes motorral. Ez a V8-as motor 190 lóerőt teljesített, és 1965-től a kupé, 1966-tól a limuzin változatokba beépítésre került a 230 lóerős, 5,4 literes V8-as motor is, míg a legerősebb W 111 -es 220SE Mercedes 120 lóerős volt, a W 112-es méregdrága 300 SE 170 lóerős. A W 108-as Mercedes szériában sem volt a KAD 230 lóerős változatainak teljesítményét elérő erőforrás. Egyedül a W 109-es 300 SEL 6,3 modell rendelkezett 20 lóerővel erősebb motorral, de még a W 116-os szériában is csak a 450 SEL 6,9 modell volt nagyobb teljesítményű, mint a nagyobb V8-as motorral szerelt KAD-ok. Az utóbbi csúcsmotorizált Mercedesek azonban pár ezer példányban készültek, irreális árú presztizsmoделlek voltak. De nézzük meg hogy álltak a KAD modellek a hathengeres motorjaikkal. 1964-ben a modellsorozat bemutatásakor két motorváltozat közül lehetett választani: a sorhatos 2,6 literes 100 lóerős, még háború előtti konstrukciójú motor, és a 190 lóerős 4,6 literes V8-as volt a választékban (Ausztriába exportáltak pár száz 2,5 literes változatot, az ottani adószabályokra tekintettel). A két motor teljesítménye között óriási volt a különbség és a V8-as változat felára 3300-3500 márka volt (4300 márkáért abban az évben egy VW 1200A modellt lehetett venni). 1964-ben a hazai gyártmányok közül még/már csak a Nagyfecske Mercedesek voltak a KAD modellek konkurensei, hiszen a BMW már csak

négyhengeres középkategóriás autókat gyártott, Audi még nem volt, a Borgward és Glas márkák nagykocsijai már nem voltak kaphatók. A W 111-es széria alapautója a 220b modell 95 lóerős teljesítménnyel rendelkezett, a 220S modell 110, a 220SE pedig 120 lóerővel, a 300SE/SEL 170 lóerővel. A 100 lóerős Kapitán és Admiral modellek a német utakon nyilvánvalóan kellő tekintéllyel rendelkeztek, az utakat elárasztó 34 lóerős VW Bogarak, a többnyire 50-60 lóerős Opel Rekordok, a 40 lóerős Ford Taunus 12M gépkocsik között, de a 90 lóerős P5-ös Ford Taunus 20M TS, a 90 lóerős BMW 1800-asok, már közelítették a nagy Opel teljesítményét, sőt egy Opel Rekord „A” L6 (ugyanazzal a 2,6 literes 100 lóerős motorral) vagy a BMW 1800 TI a 110 lóerejével akár meg is tréfálhatta. Szóval nagy szükség volt modernebb, nagyobb teljesítményű hathengeres motorokra, annál is inkább, mivel közelget a Mercedes W 108-as széria bemutatkozása. És ezek a várt új konstrukciójú motorok 1965-től már kezdtek érkezni. A 2,8 literes un. CIH motorok a Kapitán „A” és Admiral „A” modellekben kezdetben 125 lóerősek voltak, majd 1967-től 140 lóerős változatban is rendelkezésre álltak. Az 1969-ben érkező „B” szériában pedig 132, 145 és 165 lóerősek lettek. De a konkurencia is erősödött. Az 1965-től gyártott Mercedes W 108/109-es széria 250S modellje 130, a 250SE 150, a 300SE/SEL 170, az 1968-ban érkező 280S 140, a 280SE 160, az 1969-ben érkező V8-as 300SEL 3,5 modell 200, és a csúcsmo­dell a 300 SEL 6.3 pedig 250 lóerős lett. Ráadásul 1968 -ban új konkurens jelentkezett, a BMW kihozta az E3-as szériát, melynek 2500-as modellje 150, a 2800-as 170, majd 1971-ben a 3.0S 180, a 3,3 S pedig 200 lóerős lett. Az eddig leírtakból érzékelhető, hogy hathengeres fronton a KAD széria teljesítmény tekintetében nem jeleskedett a konkurenciával szemben. Amennyiben viszont az egyes modellek árát is nézzük a kép árnyaltabbá válik. 1969-ben egy 2,8 literes 165 lóerős Admiral „B” vételára 15 962 márka, a 140 lóerős Mercedes 280S ára 16 995 márka volt. Ugyanebben az évben a 230 lóerős Opel Diplomat 20 260 márkába, a 200 lóerős Mercedes 300SEL 3,5 modell 29 637 márkába került. És félreértés ne essék, nemcsak a Mercedes, hanem az Opel is fényűző luxussal kényeztette utasait.

Az autói­pári szakértők véleménye szerint a KAD széria viszonylagos sikertelenségét az európai divatirányzatot kevésbé követő megjelenése okozta, valamint a fentebb említett versenytársak sikeres modellpolitikája. Manapság viszont fél évszázados távlatból már kevésbé számít, hogy a hatvanas-hetvenes években éppen milyen irányt vett az autók esztétikai megítélése. Ezért az Opel nagy hármásának is van rajongótábor. Akik megismerik ezeknek a gépkocsiknak a kényelmét, kellemes menettulajdonságait, az utastér rendkívüli tágasságát, általában megszeretik ezeket a modelleket. Írásomat egy vallomással zárom. A garázsomban áll egy Admiral és egy Nagyfecske Mercedes is. Mindkét öreg veteránomat imádom, de az első számú kedvencem - most már örökre – a nagy Opel marad.

A következőkben a KAD modellek egyes változatainak a motorizáltságával, gyártási idejével, gyártási darabszámaival kapcsolatos adatokat foglalom össze.

<p>Kapitän „A” <i>Motorizáltság, gyártási idő, gyártási darabszám, alapár:</i> 2,5 literes sorhatos motor: 1966-67-ben, ausztriai exportra készültek, az ottani adózási szabályok miatt. Gyártási darabszám: összesen 203 példány. 2,6 literes, sorhatos motor, 100 lóerős. Gyártási időszak: 1964 február- 1965 július. Gyártási darabszám: 14 715 db. Alapára: 1964-ben 10 990 márka. (Összehasonlításul 1964-ben: W 111 Mercedes 220b ára 12 160 márka, egy VW 1200 A már 4290 márkától volt kapható.) 4,6 literes V8-as, 190 LE. Gyártási időszak: 1965.szept.-1968. nov. Gyártási darabszám: 113 db. Alapára 1965-ben: 14 740 márka. (összehasonlításul 1965-ben: W 112 Mercedes 300 SEL 26 400 márka) 2,8 literes sorhatos „S” motor, 125 LE. Gyártási időszak: 1965. augusztus – 1968. szeptember. Alapára 1965-ben: 11 300 márka. 2,8 literes sorhatos „HL” motor, 140 LE. Gyártási időszak: 1967-1968 szeptember. Alapára 1967-ben: 12 221 márka. Gyártási mennyiség: 2,8 literes motorral összesen 9903 db. A Kapitän „A” modell különböző változataiból összesen 24 934 példányt gyártottak.</p>	<p>Kapitän „B” <i>Motorizáltság, gyártási idő, darabszám és alapár:</i> 2,8 literes sorhatos 132 lóerős „S”, és 145 lóerős „H” motor. Gyártási időszak: 1969. március – 1970. május. Gyártási darabszám: összesen 11 017 példány. Alapár 1969-ben: „S” motorral 13 542, „H” motorral 13 941 márka.</p>
<p>Admiral „A” <i>Motorizáltság, gyártási idő, darabszám és alapár:</i> 2,5 literes, sorhatos motor: 1966-1967-ben, ausztriai exportra készültek, az ottani adózási szabályok miatt. Gyártási mennyiség: összesen 377 db. 2,6 literes, sorhatos 100 lóerős motor. Gyártási időszak: 1964 május - 1965 augusztus. Gyártási darabszám: 31 318. Alapára: 12 200 márka. 4,6 literes V8-as motor, 190 LE. Gyártási időszak: 1965. március - 1968. nov. Gyártási darabszám: 623 db. Alapára 1965-ben: 15 950 márka. 2,8 literes sorhatos 125 lóerős „S” motor. Gyártási időszak: 1965. szeptember – 1968. szeptember. Alapára: 1965-ben 12 500, 1967-ben 12 900 márka. 2,8 literes sorhatos „HL” motor, 140 LE. Gyártási időszak: 1967 szeptember -1968 szeptember. Alapára 1967-ben: 13 450 márka. 2,8 literes motorral összesen 23 558 db. Admiral „A” modell készült. Az Admiral „A” modell különböző változataiból összesen 55 876 példányt gyártottak.</p>	<p>Admiral „B” <i>Motorizáltság, gyártási idő, darabszám és alapár:</i> 2,8 literes, sorhatos, 132 lóerős, porlasztós „S”, 145 lóerős ikerporlasztós „H” és 165 lóerős benzinbefecskendezős „E” motor. Gyártási időszak: 1969. március - 1977. július. 1976. áprilisától már csak az „S” motorral szerelt változatot gyártották Admiral néven, a „H” és „E” motorral szerel modellek Diplomát néven kerültek piacra, de változatlan műszaki tartalommal, és külsővel. Alapár: 1969-ben Admiral „S” 14 319, Admiral „H” 14 718, Admiral „E” 15 961 márka. (Összehasonlításul: W 108 Mercedes 250S ára 1969-ben 15 300 márka) Gyártási darabszám összesen: 31 827 példány.</p>

<p>Diplomat „A” Limuzin: <i>Motorizáltság, gyártási idő, darabszám és alapár:</i> 4,6 literes V8-as motor, 190 LE. Gyártási időszak: 1964 június – 1968. november. Gyártási darabszám: 8518 példány. Alapár: 1964/65-ben 17 500. (Összehasonlításként: W 112 Mercedes 300 SEL 26 400 márka 1965-ben) 5,4 literes V8-as motor, 230 LE. Gyártási időszak: 1966. szeptember – 1968. november. Gyártási darabszám: 634 db. Alapára: 1966-ban 19 010.</p> <p>Diplomat „A” Coupe: <i>Motorizáltság, gyártási idő, darabszám és alapár:</i> 5,4 literes V8-as motor, 230LE. Gyártási időszak: 1965. március – 1967. április. Gyártási darabszám: 347 példány. Alapára: 1966-ban 25 500, 1967-ben 26 000 márka. (Összehasonlításként 1966-ban: W 112 Mercedes 300 SE Coupe ára 32 750 márka).</p> <p>A Diplomat „A” különböző változataiból összesen 9152 limuzin, és 347 Coupe készült.</p>	<p>Diplomat „B” <i>Motorizáltság, gyártási idő, darabszám és alapár:</i> 2,8 literes, sorhatos 165 lóerős, benzinbefecskendezős „E” motor, és 5,4 literes V8-as 230 lóerős motor. 1976 áprilisától az Admiral „H” és „E” motorral szerelt modellek már Diplomat néven futottak tovább, változatlan karosszériával (tehát - többek között – fekvő első fényszórókkal, hátsó lámpákkal), és műszaki tartalommal. Gyártási időszak: 1969. május – 1977 július. Alapár: 2,8 „E” változat: 1969-ben 17 760 márka (összehasonlításként 1969-ben, a W 108 Mercedes 280SE ára 18 590 márka), a V8-as változat ára 1969-ben: 20 260, márka. (összehasonlításként a W 109 Mercedes 300 SEL 3,5 ára 1969-ben 29 637 márka). Diplomat „B” Lang: Az 5,4 literes V8-as motoros, 150 mm.-rel meghosszabbított tengelytávú változathoz 1973 májusától összesen 40 példány készült.</p> <p>A Diplomat „B” V8-as változatából 11 108 db, a 2,8 E változathoz 7617 db. készült, Az Admiral kinézetet örökölt változatokból 4775 db készült. A Diplomat „B” szériából összesen: 23 500 db-ot gyártottak.</p>
<p>Az Opel - számításom szerint - 156 653 db. KAD modellcsaládba tartozó gépkocsit gyártott, ebből a mennyiségből az „A” szériához 90 309 db, a „B” szériához 66 344 db gépkocsi tartozik. Sajnos, a különböző források egymástól eltérő gyártási darabszámokat és gyártási időket közölnek az egyes modellváltozatok tekintetében, ezért nehéz a gyártási darabszámok és a hónapra pontos gyártási időszakok esetében biztosra menni.</p>	

A táblázatban leírt KAD modelleken kívül készültek néhány példányban prototípusok és egyedi példányok (kabrió-, és kombi változatok, ötajtós ferdehátú változatok), és különböző karosszériaépítő cégek készítettek halottszállító és mentő-, tűzoltó-, rendőrségi használatra alkalmas változatokat, továbbá reprezentatív hosszított kiviteleteket. Mindenképpen említést érdemel a Bitter CD Coupe, mely gépkocsi az Opel Diplomat 5,4 műszaki alapjaira épült, és a Bitter, a stuttgarti karosszériaépítő Baur cég és az Opel tervezőgárdájának közös terméke. A kocsit 1973-79 között gyártották, ára 60 000 márka volt, és összesen 395 példány készült.

Dr. Türr István

Források: Frank Thomas Dietz: „OPEL Kapitän – Admiral-Diplomat A&B”,
Haiwart Schrader: „OPEL Personenwagen seit 1945”,
Alexandder F. Storz: „ Die Grossen Opel Kapitän Admiral Diplomat Monza Senator”,
Wikipedia vonatkozó cikkei.