

Éjjel érkezik, asse' baj. Éjfélig még csak álom sem jön a szemedre, kettőig szivarozol, megfogadod, benne sosem fogsz rágyújtani. Negyed háromkor hívnak, hogy Balavásárnál vannak, már nem kell sok és kipróbálhatod. Megjött, a félhomályban körbejárod, és meg sem állsz vele a Baknya-tetőig.

A Szejkén már százhússzal repesztetsz, megy, mint az állat. Tapogatod a kárpitot, a műanyag bevonatot, ez itt már a Nyugat. Ezt érezhették azok az újdonsült autótulajdonosok, akik kilencvenes évek végén, a kétezresek elején – vagy most is – belehuppantak valamelyik nyugati országból frissen behozott Opeljükbe. Persze nem csak Opelt hoztak akkoriban, de valljuk be, akik nem akartak olyan mercit, amit naponta csak egyszer kell meghúzatni, s jobbra nem tellett, azoknál az Opel hódított.

Jogos a kérdés, hogy miért szeretjük annyira a körbe zárt villám logót viselő, mára kultikus népautóvá vált járgányokat.

A szakik szerint

Az Opelek átgondolt, jó felépítésű autók, amelyeknek a szervizelése is könnyen megy – vélekedik László, aki több éve dolgozik az autószerelő szakmában. Bár nem mondhatjuk túl szervizigényes márkának, olcsón és könnyen lehet eredeti és utángyártott alkatrészeket beszerezni.

Jó ár-érték arányú, azaz relatív olcsó és jó minőségű járgányok, amelyeket német népautónak terveztek, de nálunk még kedveltebbé váltak, mint hazájukban. Udvarhelyen egy időben a G Astra volt a legelterjedtebb, mert a kereskedőknek ezt érte meg legjobban behozni az országba. Bevált modell, így a kereslet is egy nagyobb lett iránta.

Öltésre váltotta a háborút

Hosszú volt az út Rüsselsheimtől, ahol **Adam Opel** megalapította a családi vállalkozásként működő varrógépeket, majd kerékpárokat gyártó műhelyét, amíg az erdélyi közép és felső osztály is megkaparinthatta a négy keréken guruló álomautóját.

Adam Opel az ipari forradalmat meglovagolva jó minőségű, saját készítésű varrógépeivel tört be a piacra. Az porosz-osztrák háború idején egyenruha gyártásra volt igény, emiatt egyre több megrendelést kapott.



Annyi a megrendelése1866-ban, hogy megnyitja első üzemét, ahol 25 alkalmazottjával gyártja jó minőségű, elérhető árú varrógépeit. 1884-ben Párizsban jár üzleti úton, ahol egy kivételes találmánnyal, a kerékpárral tér haza, amit alig két év múlva sorozatban kezd gyártani.

Kormányváltás

Ekkor jelenik meg először a villám momentum, ugyanis a legnépszerűbb modelljüket Victoria Blitz néven reklámozták. Adam Opel itt is megőrizte azt az alapelvét, hogy jó minőséget kínált elérhető áron. 1895-ben tífuszban meghal, de fiait már korán beavatta az üzlet világába, így azok tovább viszik a cég sikereit.

Sőt ez után következik csak az igazi váltás, ugyanis a századfordulóra, már olyan sokan foglalkoznak bicikligyártással, hogy **Carl és Wilhelem Opel** az új találmánynak számító **autom obil felé fordítják figyelmüket**
, mégpedig
Friedrich Lutzmann
saját fejlesztésű autójára. 1899-ben elkezdték az egyhengeres 1,6 literes, 4 lóerős Opel Motorwagen System Lutzmann gyártását.



A modell nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, ezért 1902-ben **Alexander Darracq** autóinak forgalmazásába kezdenek, majd aláírjak a licencgyártásról szóló megállapodást. A család rájött arra, hogy ha a piacon akarnak maradni, akkor elengedhetetlen az autók jó megjelenése. Nagy szerencsénkre ezt az elvét máig megőrizte az Opel.

Kézműves, kirakós babák, békák

Az Opel-Darracq már jóval sikeresebb projektnek bizonyult, sőt nemsokára már saját

modelljükön dolgoztak, amit az 1902-es Hamburgi Autókiállításon mutattak be. Olyan gyártási technológiát fejlesztettek, amivel **ugyanazokból a szerkezeti elemekből többféle autót tudtak összerakni.**

A minőséget pedig a kézi szerelés garantálta, miközben áraikat továbbra is lent tartották. Ez akkora siket hozott a cégnek, hogy 1914-ig az Opel gyár volt az ország legdinamikusabban fejlődő ipari üzeme.

Első népautónak szánt modelljük az 1913-ban piacra dobott *Puppchen*, ahol a teljesítmény helyett már a megbízhatóság volt a fő szempont. A háború Opeléket is megviselte, de időközben a Fordnál vizsgálták a sorozatgyártást, amit végül elsőként vezettek be Németországba.

A *Laubfrosh* nevet viselő modelljük az első százezer feletti példányszámban készült német autó.

Amerika visszainteget

Az amerikai General Motors terjeszkedésekor fel akarta vásárolni a céget, a család ezt próbálta elkerülni, végül a GM nyolcvan százalékkal lépett a cégbe. Ez utólag jó döntésnek bizonyult Opelék részéről, ugyanis a gazdasági válságot csak az anyacég segítségével tudták túlvészelni.

Hogy a válságot túléljék, megelőzték az eseményeket, és még az ínséges időkben komoly összegeket áldoztak fejlesztésekre. Ez ismét jó taktikának bizonyult a cég részéről, ugyanis az évek során kifejlesztett technológiák az 1937-es Kadettben csapódtak ki, ami a cég legsikeresebb autója lett.



Hiába tört az autógyártás élvonalába és mászott ki sikeresen a válságból, a második világháború kitörése újabb csapásként érte a céget. A náci vezetés rátette a kezét a cégre és haditermelésre állította át. A GM ekkor teljesen levette a kezét a vállalatról. Nem csak az anyacég tűnt el, hanem a rüsselsheimi gyárat is lebombázták. A brandemburgi gyáruk a keletnémet oldalon maradt, így azt a szovjetek szállták meg, akik megszerezték a Kadett tervrajzait, a cég szerszámgépeit, s nemsokára Moszkvics 400 néven kezdték gyártani. A háború után a GM nem mondott le az Opelről és visszavásárolta az államtól, ahol először teherautókat, majd személygépkocsikat kezdtek gyártani.

A vállalatnak az ötvenes évek elejére sikerült újra nyeregbe kerülni, a gazdaság helyreállásával az Opel is szárnyalni kezdett. Több ezer alkalmazott és új modellek megjelenése jelezte, hogy a cég újra egyenesbe jött.

A hatvanas évek közepére már több új gyárat is megnyitottak Németország területén. Olyan modellek jelentek meg mint az A betűjelű Kadett, a Rekord vagy a felső kategóriás Diplomata. Igazi népautó lett az Opel.

A nyolcvanas években hódított a Corsa, Kadett és az Ascona, de az igényesebb vevőknek ott volt a Commodore, Senator és Manzona. A sportosabban vezető sofőröknek sem kellett a szomszédba menniük autóért, ugyanis a Manta, a GT vagy a Calibra sokak kedvence lett.



A kilencvenes évekre a GM ment át egy nagy buktatón, ami az Opel jövőjére is veszélyt jelentett. A GM rossz döntések sorozatát hozta, az Opelt egy kedvezőtlen üzleti modellen akarta átpréselni, miközben az Opel fejlesztéseket szétszórta a nagyvilágban. Ilyen volt az angol Vauxhall, az ausztrál Holden, a dél-koreai Daewoo, de az anyacég is előszeretettel használta az Opel fejlesztéseit, és költséghatékonyság címszó alatt egyre több Opelt kezdett

gyártani az amerikai piacra.

Az Opel a megszokott stratégiát választotta, hogy újra kitörjön, ismét fejlesztésekbe fektetett. Most azonban a befektetett eurómilliók lassan térültek meg, miközben a konkurens autógyárak folyamatosan dolgoztak. A 2008-ban kibontakozó válság a GM bukását jelentette, ami majdnem magával rántotta az Opelt is.

Végül az újraszervezett anyacégnél mégis szántak jövőt a márkának. A cég most is a régi elvek szerint működik, a minőségi gyártást, a szinten tartott technikai fejlesztéseket és az első osztályú megjelenést szem előtt tartva. Tavaly a cég 150 éves születésnapját tartotta, de a nagy ünneplés helyett most a cég első számú célja, hogy átszervezze gyártósorait, optimalizálja a gyártást és visszaszorítsa a gyárbezárásokat, illetve minimalizálja a veszteségeket.

Néhány éve nálunk is haldoklik az új- és használtautó kereskedés, de az Opelt nehézkes éveiben mi nem hátráltatjuk. Még a mostanában haldokló autópiacon is az egyik legjobban keresett autó az Opel.