

Opel Olympia

Samochód osobowy Opel Olympia

Leichter Stabswagen Opel Olympia



Przewidywany, manewrowy charakter przyszłej wojny skłonił decydentów Sił Zbrojnych Republiki Weimarskiej do stopniowego wdrażania do służby coraz większej liczby pojazdów mechanicznych. Proces ten nabrał mocnego tempa wraz z przeprowadzeniem remilitaryzacją Niemiec ogłoszoną przez nowego kanclerza i późniejszego Wodza – Adolfa Hitlera. Obok wyspecjalizowanych odmian maszyn kołowych przeznaczonych dla armii, jednostki wojskowe III Rzeszy Niemieckiej dysponowały szeroką gamą samochodów pochodzenia cywilnego. Jednym z najpopularniejszych modeli był bohater tej „opowieści” – Opel Olympia.

Na drodze ku wojnie

Początki jednego z obecnych potentatów na rynku motoryzacyjnym sięgają lat 70.-tych XIX wieku, kiedy to 21 stycznia 1862 roku, w heskim mieście Rüsselsheim – Adam Opel założył fabrykę maszyn do szycia. Dwadzieścia cztery lata później, mieszcząca

się początkowo w większej stodole manufaktura, rozpoczęła montaż bicykli, by w 1895 roku zdominować rynek obu produktów. Na rok przed nastaniem nowego stulecia, synowie założyciela manufaktury, w porozumieniu z domorosłym wynalazcą, a z zawodu z ślusarzem – Friedrichem Lutzmannem – zdecydowali się o stworzeniu pierwszego w dziejach przedsiębiorstwa wehikułu, który był napędzany silnikiem spalinowym. W 1901 roku, w efekcie nawiązania współpracy z zakładami Automobiles Darracq z podparyskiego Suresnes, projekt ten stał się faktem- pojazd mechaniczny spod znaku Opel-Darracq zaprezentowano podczas targów motoryzacyjnych w Hamburgu w roku kolejnym. Po siedmiu latach do sprzedaży wdrożonych został premierowy wariant seryjny – Opel 4/8 PS, który w krótkim czasie zyskał miano Pojazdu Lekarza (Doktorwagen). Do wybuchu Wielkiej Wojny zakłady w Rüsselsheim stały się dla Cesarstwa Niemiec tym, czym koncern stworzy przez Henry'ego Forda dla Stanów Zjednoczonych. W 1920 roku fabrykę wyposażono w pierwszą w kraju rozbudowaną i stałą linię montażową. Uruchomiono proces eksportu. Pod koniec trzeciej dekady XX wieku, wyposażony w silniki rakietowe – wozami studyjnymi typu RAK 1 i RAK 2 Opel stanął także w szranki w zyskujących na popularności próbach bicia rekordów prędkości. W latach 1929-1931 potomkowie twórcy firmy sprzedali pakiet większościowy amerykańskiej firmy General Motors Corporation: nie wpłynęło to jednak negatywnie na generowane zyski, po Wielkim Kryzysie zakłady dynamicznie się rozwijały – zbudowano także, przeznaczony głównie do produkcji samochodów ciężarowych, ośrodek w Brandenburgu.

Rozwój heskiego przedsiębiorstwa zbiegł się w czasie z narodzinami idei motoryzacji Sił Zbrojnych Republiki Weimarskiej. Przekuwać ją w czyn zaczęto po uporaniu się państwa z falą powojennego kryzysu, wraz z notowanym pod koniec 1925 roku wzrostem gospodarczym. Pod koniec lat 20.-tych, za sprawą orędownika unowocześnienia armii, a zarazem jej zwierzchnika – generała Hansa von Seeckta, stworzono przewidziany na blisko dziesięć lat Umbau-Plan, zgodnie z którym, mimo istniejących restrykcji wersalskich, do 1938 roku

wojsko niemieckie stać się miało wówczas jednym z najnowocześniejszych w Europie, choć nadal była bardzo mocno oparta o trakcję konną. Postępy te zostały mocno zahamowane przez recesję, zapoczątkowaną przez nowojorski Czarny Czwartek w 1929 roku. Do zagadnienia powrócono po czterech latach, kiedy to za sprawą nowego kanclerza – Adolfa Hitlera, rozpoczął się szybki proces remilitaryzacji państwa niemieckiego. Budowa nowych dróg, określanych mianem Autobahnen, w sposób bardzo istotny wpłynęła, na faworyzowany przez władze w Berlinie – powstający narodowy przemysł motoryzacyjny – przed wybuchem II Wojny Światowej, to naród niemiecki w Europie był jednym z czołowych użytkowników samochodów osobowych, ciężarowych i motocykli.



Francja – 1944 rok

Wśród kierunków rozwoju, powołanego w 1935 roku nowych niemieckich sił zbrojnych – Wehrmachtu, znalazł się także projekt wyposażenia go w szereg mechanicznych pojazdów o trakcji kołowej i przeznaczeniu ściśle militarnym. W tej grupie znalazły się m.in. lekkie, kołowe Einheitspersonenkraftwagen. Sam Opel jednak nie stanął do przetargu – ostatecznie na producentów tej klasy pojazdów wybrano szczecińskie zakłady Stoewer, monachijskie BMW oraz zakłady Hanomag z Hanoweru, decydując się na produkcję dla wojska w sferze pojazdów ciężarowych, w tym słynnego modelu Blitz. Do wybuchu wojny z Polską, zakłady w Rüsselsheim nie podjęły się montażu typowego samochodu osobowego przeznaczonego dla wojska. Dobre notowania modeli operowanych

przez Opla, którego przed wybuchem wojny udział na niemieckich szosach w liczbie produkowanych wozów sięgał aż 40%, w połączeniu z coraz większym zapotrzebowaniem rozrastającej się armii na niezawodne pojazdy kołowe – według wyliczeń przeprowadzonych przez Pana Roberta Sawickiego, dywizje sił lądowych (Heer) na stopie pokojowej (lipiec 1939 roku) posiadały zapotrzebowanie na około 24 tysięcy tego typu pojazdów, natomiast siły lądowe czasu wojny miały zostać dodatkowo wyposażone w 18 tysięcy dodatkowych wozów tego typu., co sprawiło że w krótkim czasie wozy te zawitały w niemieckich koszarach. Proces ten trwał oczywiście przez cały czas wojny w Europie. Mimo, że właścicielem pakietu większościowego była firma amerykańska, a jego płynność gwarantowała jedna z największych instytucji bankowych w tamtym okresie, czyli J. P. Morgan & Co., wspierania jednostek wiernych berlińskiemu reżimowi nie zaprzestano nawet po oficjalnym przystąpieniu do wojny przeciwko III Rzeszy Niemieckiej Stanów Zjednoczonych, co więcej dodatkowo się włączając w produkcję podzespołów dla samolotów czy broni pancernej. Produkcja wozów została zastopowana po dokonaniu często poważnych zniszczeń przez działanie sił alianckich oraz wraz z kapitulacją III Rzeszy Niemieckiej, kiedy to wywieziono niemal całą linię produkcyjną z Brandenburgii do Związku Radzieckiego.

Rewolucyjny samochód rodzinny

Projekt jednego z najpopularniejszych, rodzimych samochodów pierwszej połowy XX wieku powiązany był z pomysłem zastąpienia kompletowanych od lat 20.-tych XX wieku samochodów Opli serii 8, jak również stworzenia maszyny, której koszt zakupu mógłby zostać pokryty z budżetu średniozamożnych członków społeczeństwa. Premiera nowego pojazdu, którego nazwa miała uczcić zbliżające się XI Letnie Igrzyska Olimpijskie, miała miejsce podczas pokazów samochodowych w Berlinie, zorganizowanych w lutym 1935 roku. Montaż seryjny nowych pojazdów rozpoczął się dwa miesiące później. Pierwsza seria

samochodu Olympia Model 13237, dysponująca silnikiem spalinowym o pojemności blisko 1300 cm³, sięgnęła w produkcji seryjnej niemal w liczbie 82 tysięcy egzemplarzy. Model ten wytwarzano do jesieni 1937 roku. Od grudnia tego roku na niemieckich szosach pojawiać się zaczął model ulepszony – Olympia OL38, z 1500 cm³ jednostką napędową oraz zmienionymi detalami w karoserii. Do października drugiego roku wojny, kiedy to produkcję seryjną wstrzymano, linie fabryczne opuściło niemal 87 200 egzemplarzy – według Eckharta Bartelsa dodatkowe dwa samochody zostały ukończone w 1943 roku.

Wbrew pierwotnym założeniom nie każdy z cieszących się średnimi zarobkami obywateli państwa Hitlera mógł pozwolić sobie na kupno nowego wariantu Opla. W wersji pierwotnej cena plasowała się w granicach 2500 marek, czyli więcej niż jedenastokrotnej wartości typowej pensji (około 220 marek miesięcznie). W przypadku odmiany wdrożonej w 1937 roku była ona nieco wyższa: 2675 marek dla wersji LZ (sedan ze stałym dachem), 2750 marek w przypadku CL (kabriolet z zachowanymi ramami bocznych szyb) i 2950 marek dla modelu LV – sześćosobowej, zamkniętej limuzyny o dwóch parach drzwi. Na specjalne zamówienie powstały ponadto modele De Luxe. Pojazdy te w doskonały sposób łączyły w sobie doskonałe wykonanie, komfort dla kierowcy i pasażerów oraz bezpieczeństwo z kosztami, zatem zainteresowanie tymi wozami było znaczne. Sprawilo to, że to właśnie Opel Olympia stał się pierwszym masowo produkowanym samochodem osobowym w Niemczech. Heskie przedsiębiorstwo podjęło także zakrojoną na szeroką skalę sprzedaż eksportową. Tytułowe maszyny trafiły w ten sposób także do Polski, gdzie jak wynika z zestawieniami wydatków ziemiaństwa wielkopolskiego, sporządzonych tuż przed inwazją sił Wehrmachtu – cena jednostkowa samochodu wynosiła 6300 zł, będąc maszynom zarazem bardzo konkurencyjną maszyną dla popularnych w Polsce od lat 20.-tych XX wieku samochodów produkcji francuskiej czy amerykańskiej (za najtańszy na naszych ziemiach samochód osobowy Chevroleta w tej samej

klasie należało zapłacić o 1000 zł więcej). W Warszawie została nawet uruchomiona produkcja licencyjna, prowadzona przez spółkę Lilpop, Rau i Löwenstein. Od 1938 roku General Motor Corporation ze swym rewolucyjnym z wielu względów produktem weszła także na rynek brytyjski – w fabryce w Luton zaczęto montować, wzorowany na wariancie Olympii, Vauxhall Ten. W tym samym roku koncern odniósł znaczący sukces marketingowy – jedenaście egzemplarzy OL 38 wzięło udział w rajdzie, wiodącym przez alpejskie szlaki drogowe o łącznej długości 1600 km. Wszystkie wozy dotarły do mety, zajmując czołowe lokaty oraz uzyskując grupowo puchar dla najlepszej czterokołowej maszyny, wytwarzanej seryjnie. Dwa lata wcześniej, Model 13237 odbył wewnątrz sterowca typu LZ-129 trwającą trzy dni, powietrzną podróż z Friedrichshafen do Rio de Janeiro.



Opis techniczny

W modelu Opel 13237 zastosowano czterocylindrowy, chłodzony cieczą (jednorazowa objętość niezbędna dla właściwego funkcjonowania układów równała się łącznie 6,5 litra), dolnozaworowy silnik o mocy 24 KM przy 3300 obr./min. i o pojemności 1288 cm³. Pozwalał on na osiągnięcie prędkości maksymalnej rzędu 95 km/h. W przypadku wozu OL 38, właściwości te wynosiły odpowiednio 37 KM, pojemności 1488 cm³ oraz prędkości maksymalnej 112 km/h. Do 1937 roku wykorzystywano trzystopniową skrzynię biegów, by potem poszerzyć ją o kolejne przełożenie. W obu wykorzystywano suche, jednotarczowe

sprzęgło. Na dwa lata przed wybuchem II Wojny Światowej nastąpiła także zmiana, stosowanej do tej pory mechanicznych hamulców Bendix-Duoservo, które zmieniono na wariant hydrauliczny. Niezależnie od modelu – napędzana była tylna oś pojazdu – wał przebiegał wewnątrz kabiny zabezpieczony profilowaną osłoną. Z przodu zastosowano niezależne zawieszenie typu Dubonnet, charakteryzujące się odchyłaniem całości zespołu sprężyny i podwójnego wahacza wraz z kołem, z tyłu natomiast – system Banjo z półeliptycznymi resorami piórowymi. Jednorazowy zapas benzyny dla modelu pierwotnego wynosił 28 litrów (wlew do zbiornika zlokalizowano nad prawym, tylnym zderzakiem), spalanie natomiast wynosiło średnio 8,8 l na 100 km, spalanie w nowszych modelach 0L38 wzrosło do 9,9 l na 100 km. Ujście układu wydechowego w postaci pojedynczej rury skierowanej ku gruntowi znajdowało się z tyłu po lewej stronie.

Opel Olympia wyposażony został w samonośne nadwozie, co w przypadku wozów produkowanych masowo było istotną innowacją. Rozwiązanie to, które de facto po raz pierwszy zastosowano we Włoszech konstruując w 1922 roku słynną Lancię Lambda, pozwoliło na istotne obniżenie masy własnej wozu (usunięto podłużnice oraz poprzeczne wzmocnienia). Aerodynamiczna karoseria powstała przy użyciu pras, w segmentach, które następnie łączono techniką zgrzewania i spawania. Wykorzystując patent z 1934 roku cechowały ją także kontrolowane strefy zgniotu. Jednym z charakterystycznych elementów tytułowej maszyny była obszerna, okrywająca kanały reflektorów maska z bocznymi wlotami powietrza do silnika oraz osłona chłodnicy. Model 13237 posiadał ją w formie zaokrąglonego prostokąta, a sama powierzchnia została złamana wzdłużnie oraz podzielona na siedem sekcji poziomymi ożebrowaniem. Górna część wieńczyło podwójne oznaczenie producenta – rozpostarte skrzydła z wczesnym symbolem w formie oka oraz tak zwana „strzała Zeppelina”, wysunięta poza obrys. W związku z igrzyskami olimpijskimi na kratce mocowano także prostokątną, żółtą plakietkę z wizerunkiem antycznego

dyskobola, wzorowanego na słynnej rzeźbie dłuta Myrona, z V wieku p.n.e. oraz napisem Olympia. Wersja wytwarzana od końca 1938 roku otrzymała osłonę pozbawioną charakterystycznej oprawy, wyraźnie dwudzielną, bardziej zaokrągloną, z lotami powietrza ułożonymi poziomo (wywołało to także konieczność przekonstruowania maski, która stała się jednym, podnoszonym ku górze, a nie na boki elementem). Poniżej został umieszczony chromowany. Pojedynczy zderzak w formie rozwartej litery „V” dla Modelu 13237 oraz zaokrąglony przy modelu 0L38. Tylne odpowiedniki występowały w formie podwójnej (wczesnej) i pojedynczej (znajdującej się w produkcji od 1937 roku). Dostęp do kabiny umożliwiały para dużych, otwieranych ku frontowi drzwi z szybą główną oraz odchylaną owiewką. Otwieranie pierwszej umożliwiały korby – tafla szkła chowana była w przestrzeni między ściankami. Także zostało zainstalowane dodatkowe wzmocnienie, które podwyższało bezpieczeństwo dla kierowcy oraz pasażera w wypadku kolizji wozu. Przednią szybę w wozie produkowano w formie jednolitej, jej oczyszczanie umożliwiały zainstalowane na niej dwie wycieraczki, które przymocowano do dolnej krawędzi ramy szyby. Szesnastocalowe koła, mocowane za pomocą pięciu śrub krytych obszernym kapsłem (niekiedy wzbogaconym o wytłoczoną nazwę wytwórcy), osłaniały głębokie, wyraźne zaznaczone błotniki. Ciśnienie powietrza w oponach wynosiło 1,60 atmosfery z przodu oraz w zależności od obciążenia, od 1.70 do 1.85 z tyłu wozu. Do 1937 roku montowano felgi pełne, potem o czternastu otworach ulgowych.



Zdjęcie z folderu reklamowego – końcówka lat 30.-tych XX wieku

Oświetlenie zewnętrzne stanowiła para dużych, okrągłych reflektorów, w wersjach wojskowych wyposażone w metalowe lub brezentowe przesłony ze szczelinami. Począwszy od pojazdu o numerze podwozia 64019 z tyłu wozu pojawiły się dwie lampy (wcześniej pojedyncza z lewej strony). Oprócz tego maszyny wdrażane do służby w armii, były dodatkowo wzbogacane o Notek-Tarnscheinerwerfer przymocowany do lewego błotnika oraz zainstalowany dodatkowy reflektor nad zderzakiem, a z tyłu zainstalowano prostokątne światło ułatwiające prowadzenie wozu w kolumnie.

Kierowca oraz pasażer wozu Opel Olympia zasiadali na pojedynczych fotelach z oparciami składanymi ku przodowi, wyposażonymi z poziomo biegnące pałaki-uchwyty. Każdy z nich posiadał owalny schowek wycięty w przedniej listwie oraz dodatkowe miechowate kieszenie na drobne wyposażenie, umieszczone w drzwiach. Po środku zostały osadzone dwa, duże okrągłe zegary – wyskalowany w zakresie od 0 km/h do 120 km/h prędkościomierz oraz z lewej wskaźnik poziomu paliwa i oleju. Po między przymocowani gniazdko stacyjki. Poniżej zlokalizowana była bardzo charakterystycznie wygięta dźwignia zmiany biegów, a po jej prawej stronie – hamulec ręczny. Obserwację przestrzeni za samochodem umożliwiało prostokątne lustro, umocowane przy górnej krawędzi przedniej szyby. Z tyłu znajdowała się kanapka z podłokietnikami. Za nią, wewnątrz karoserii przygotowany został luk bagażowy, do którego dostęp zapewniała zewnętrzna uchylana w dół kłapa.

W odmianie cywilnej wyposażenie dodatkowe ograniczało się w zasadzie do koła zapasowego przewożonego na pokrywie bagażnika. Zdecydowanie bogatszy ekwipunek znaleźć można było w samochodach oddanych do dyspozycji sił zbrojnych: obok liny holowniczej, łańcuchów na koła, łopat czy innego rodzaju przyrządów, niekiedy do zderzaków przywiązywano wiązki faszyny lub listew, ułatwiających wydobycie wozu z grząskiego terenu. Na fotografiach archiwalnych dostrzegalne są ponadto tkaninowe opończe na osłonę chłodnicy wykorzystywane głównie w czasie

trwania mrozu.

Przyszłemu nabywcy tytułowego pojazdu oferowano nadwozie w dwunastu wersjach kolorystycznych z połyskiem. Podstawowymi była czerń (Schwarz) i bardzo typowy dla Opli w latach 30.-tych XX wieku – szary beż (Opelbeige). Kolejnymi barwami były: błękit morski (Marinetiefblau), morska, szara lub klasyczna zieleń (Atlantikgrün, Feldgrau lub Mittelgrün), ciemna czerwień (Dunkelrot) oraz cztery odcienie szarości – ciemny (Dunkelgrau), jasny (Hellgrau), z domieszką beżu (Graubeige) oraz barwy piaskowej (Hellsandgrau). Po dostarczeniu wozów do jednostek wojskowych, samochody były wówczas pokrywane jednolitym, regulaminowym, matowym kamuflażem – w początkowym okresie wojny jednolitym kolorem ciemnoszarym (Panzergrau), a od drugiej połowy lutego 1943 roku – piaskowoszarym (Wehrmacht Olive). Użytkownicy w poszczególnych jednostkach ubogacali swoje wozy o dodatkowe plamy lub nieregularne wężyki w innych kolorach ochronnych – ciemnozielonym (Dunkel Grün, a od sierpnia 1944 roku – Olive Grün) oraz brązowym (Brun lub Rotbrun). Zimą karoserie samochodów były malowane białą farbą zmywalną, bądź bielono je wapnem.



Każdy z samochodów jakie miały zostać dopuszczone do ruchu po drogach publicznych, posiadać musiał widoczny numer rejestracyjny w formie instalowanych z przodu i z tyłu tablic. Pierwsza z nich występowała najczęściej jako biały prostokąt z czarnym zapisem literowo-cyfrowym, kolejna natomiast jako sześciokąt powstały z dwóch ze sobą złączonych w pionie trapezów. Układ ten zasadniczo utrzymywano także w jednostkach

wojskowych, choć zdarzało się, że była ona także numerowana bezpośrednio na karoserii. Zgodnie z przyjętymi normami, poszczególne branże sił zbrojnych posiadały rejestrację zapoczątkowaną skrótem: WH dla sił lądowych Heer, WL dla jednostek podporządkowanych siłom Luftwaffe, WM w przypadku sił lądowych, podporządkowanych Marynarce Wojennej oraz dwojony Sieg-Rune (czyli bardzo popularne błyskawice) dla jednostek Waffen-SS. Własny symbol – Pol był stosowany przez oddziały policyjne. Dodatkowym wyróżnikiem wozów oddanych armii była malowana w drzwiach w bieli lub czerni ramka z podstawowymi własnościami (parametrami) maszyny: typem, klasyfikacją, masą i obciążeniem użytkowym. Na błotnikach umieszczano także numery przypisane w ramach jednostki, znaki taktyczne czy godła pododdziałów, niekiedy w bardzo rozbudowanej formie.

Służba wojskowa

Oczywiście, nie ma co się oszukiwać, samochód osobowy Opel Olympia nie był pojazdem terenowym, to też jego zastosowanie bojowe było w praktyce żadne. Mimo to liczne fotografie archiwalne wskazują, że wozy te towarzyszyły żołnierzom niemieckim nawet na pierwszej linii frontu, gdzie służyły przede wszystkim jako lekki wóz sztabowy – leichter Stabswagen, czy pojazd łącznikowy. Na zdecydowanie większą skalę wóz ten był wykorzystywany przez formacje zaplecza frontowego, korzystali z niego przede wszystkim starsi oficerowie – zwierzchnicy służb. Większa liczba wozów tego typu została także oddelegowana do służb policyjnych i różnych organizacji paramilitarnych. Dodatkowo same wozy bardzo dużym zainteresowaniem cieszyły się wśród przeciwników III Rzeszy Niemieckiej – tak wśród armii regularnych, jak i oddziałów konspiracyjnych. Wśród polskich oddziałów samochody Opla były używane m.in. przez żołnierzy 2. Kompanii 3. Wileńskiej Brygady Armii Krajowej, czy powołanego do końca sierpnia 1943 roku – Batalionu Zośka. Ale nie tylko jeden taki wóz został podarowany przez Niemców dla przewodniczącego Rady Żydowskiej

Getta Warszawskiego – Adamowi Czerniakowowi. Wozy te znalazły się też na wyposażeniu Wehrmachtu przez akcje rekwizycyjne wśród podbitych państw Europy, w tym Polsce.





Samochód jest w pełni sprawny technicznie i jest gotowy do udziału w inscenizacjach historycznych i filmach.

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Dąbrówka, Muzeum Techniki Wojskowej Gryf

Dziedzictwo

Znaczne straty, jakie koncern General Motors Corporation poniósł w wyniku działań militarnych prowadzonych na terenie Niemiec w schyłkowym istnieniu państwa Adolfa Hitlera sprawiły, iż czasowo wstrzymano produkcję samochodów osobowych, tym modelu tytułowego. Reaktywacja flagowego, lekkiego – rodzinnego wozu Opla połowy lat 30.-tych XX wieku nastąpiła w listopadzie 1947 roku. Przez kolejne dwa lata Opla Olympię w odmianie OL38 wytwarzano bez zmian względem wzorca przedwojennego, powstało wówczas prawie 26 000 egzemplarzy. Pierwsze modyfikacje nastąpiło w 1950 roku, wówczas także na rynek zaczęły trafiać warianty w modelu kombi. Zainteresowanie modelem nie malało, co przyczyniło się uzyskania rekordowej liczby 160 000 sztuk w ciągu następnych 36 miesięcy. W 1953 roku montaż wozów został zakończony, a pojazd zastąpiła nowoczesna jak na owe czasy Olympia-Rekord, które już charakteryzowały się odmienną bryłą. Sama nazwa wróciła jeszcze w drugiej połowie lat 70.-tych XX wieku – od 1967 roku fabryki w Republice Federalnej Niemiec oferowały pod mianem Olympia – luksusową wersję Opla Kadett B.

Zaprezentowany rodzaj samochodu osobowego bez wątpienia zaliczyć można do najważniejszych w dziejach światowej motoryzacji. Często nowatorskie rozwiązania techniczne, komfort użytkowania samochodu przez cywilnych i wojskowych użytkowników, osiągi wozu oraz niezawodność stosowanej jednostki napędowej, w połączeniu z niewygórowaną cenę sprawiały, iż od początku produkcji lekka odmiana Opla cieszyła się dużym uznaniem posiadaczy niemieckich i zagranicznych. Warto tutaj nadmienić, że w przypadku tych drugich, podzespoły zastosowane napędowe wykorzystano przy konstruowaniu jednej z unikatowych maszyn okresu II Wojny Światowej – małego, półgąsienicowego ciągnika NSU Kettenkraftrad. Olympia gościła na drogach Europy po obu stronach „żelaznej kurtyny”, jeszcze kilkadziesiąt lat po tym, jak ostatni egzemplarz opuścił fabryczną halę.



Podstawowe dane techniczne

- Model – Opel Olympia M13237
- Wymiary konstrukcji:
 - Długość wozu – 3930 mm
 - Szerokość wozu – 1430 mm
 - Wysokość wozu – 1540 mm
 - Prześwit wozu – 190 mm
- Masa własna wozu – 835 kg
- Jednostka napędowa:
 - Pojemność skokowa – 1288 cm³
 - Moc podstawowa – 24 KM przy 3300 obr./min.
 - Pojemność zbiorniku paliwa – 28 litrów
 - Maksymalny zasięg na drodze – do 320 km
 - Średnie zużycie paliwa na drodze – 8,8 litrów na 100 km
 - Prędkość maksymalna wozu – 95 km/h
- Liczba przewożonych osób – kierowca + trzech pasażerów

Podstawowe dane techniczne

- Model – Opel Olympia 0L38
- Wymiary konstrukcji:
 - Długość wozu – 4020 mm
 - Szerokość wozu – 1525 mm
 - Wysokość wozu – 1570 mm
 - Prześwit wozu – 195 mm
- Masa własna wozu – 903 kg
- Jednostka napędowa:
 - Pojemność skokowa – 1488 cm³
 - Moc podstawowa – 37 KM przy 3300 obr./min.
 - Pojemność zbiorniku paliwa – 35 litrów
 - Maksymalny zasięg na drodze – do 350 km
 - Średnie zużycie paliwa na drodze – 9,9 litrów na 100 km
 - Prędkość maksymalna wozu – 112 km/h
- Liczba przewożonych osób – kierowca + trzech pasażerów

Bibliografia

1. Łukasz Gładysiak, Leichter Stabswagen Opel Olympia, Czasopismo Militaria XX wieku Nr. 1 (23)/2012, KAGERO
2. Werner Oswald, Deutsche Autos 1945-1976. Motorbuch Verlag, Stuttgart 1975