



OPEL KAPITAN



Ano 1 - Volume 2 - Nº 6
Distribuição gratuita

Super 6

10º Aniversário no centro de Portugal



A nossa mostra



- Porta chaves Fita €5
- Autocolante Int. €1
- Autocolante ext. €1
- Pin CLAC €2.5
- Pin Opel €2.5
- Guião CLAC €5
- Placa Grelha €15
- CD 5 anos de vida €10
- Jogo 12 Pontos Int. CLAC €10
- Prato Cerâmico CLAC €10
- Chapéu Clac €7
- Colete €30
- Impermeável €25
- T-Shirt €12.5

EDITORIAL



Já passaram 10 anos desde que um grupo de amigos se juntou em Leiria para dar início ao que nós somos hoje, um dos principais clubes mono marca do País.

Temos recebido da parte de alguns clubes Opel Europeus, nomeadamente da Holanda, Alemanha e França palavras bastante positivas sobre tudo o que temos feito pela preservação de um património histórico, que são os nossos "OPEL'S".

Continuamos a lamentar que oficialmente até hoje não tenhamos sido reconhecidos pela Opel em Portugal pela divulgação que temos feito da sua História da qual também fazem parte os nossos clássicos.

Neste numero do Super Seis trazemos um novo artigo, sobre o que foi a participação do Opel Blitz durante a Segunda Guerra Mundial.

Saudações clássicas

Rui Gonçalves

Ficha Técnica

Clube Lusitano do Automóvel Clássico -
Especialista Opel
Travessa António Ferreira Pinto, 51 - Gaifões 4470-016 Maia
Telefone: 963 162 764
E-mail: clac@oi.pt
Internet: <http://opelclassicos.no.sapo.pt>
Distribuição gratuita aos sócios
Director: Rui Gonçalves / 964 598 259
Montagem: AG/RG/CG
Impressão: Trialdgráfica, Lda.
Rua 23, Nº 11 - Quimparque - Barreiro

SUMÁRIO

Super 6



Notícias Aniversário	02
Notícias Encontro GT / Elvas	06
História Kapitán	08
Técnica Kadett B	12
À Escala	15
O Blitz...	16



Poster do mês
Opel Kapitán



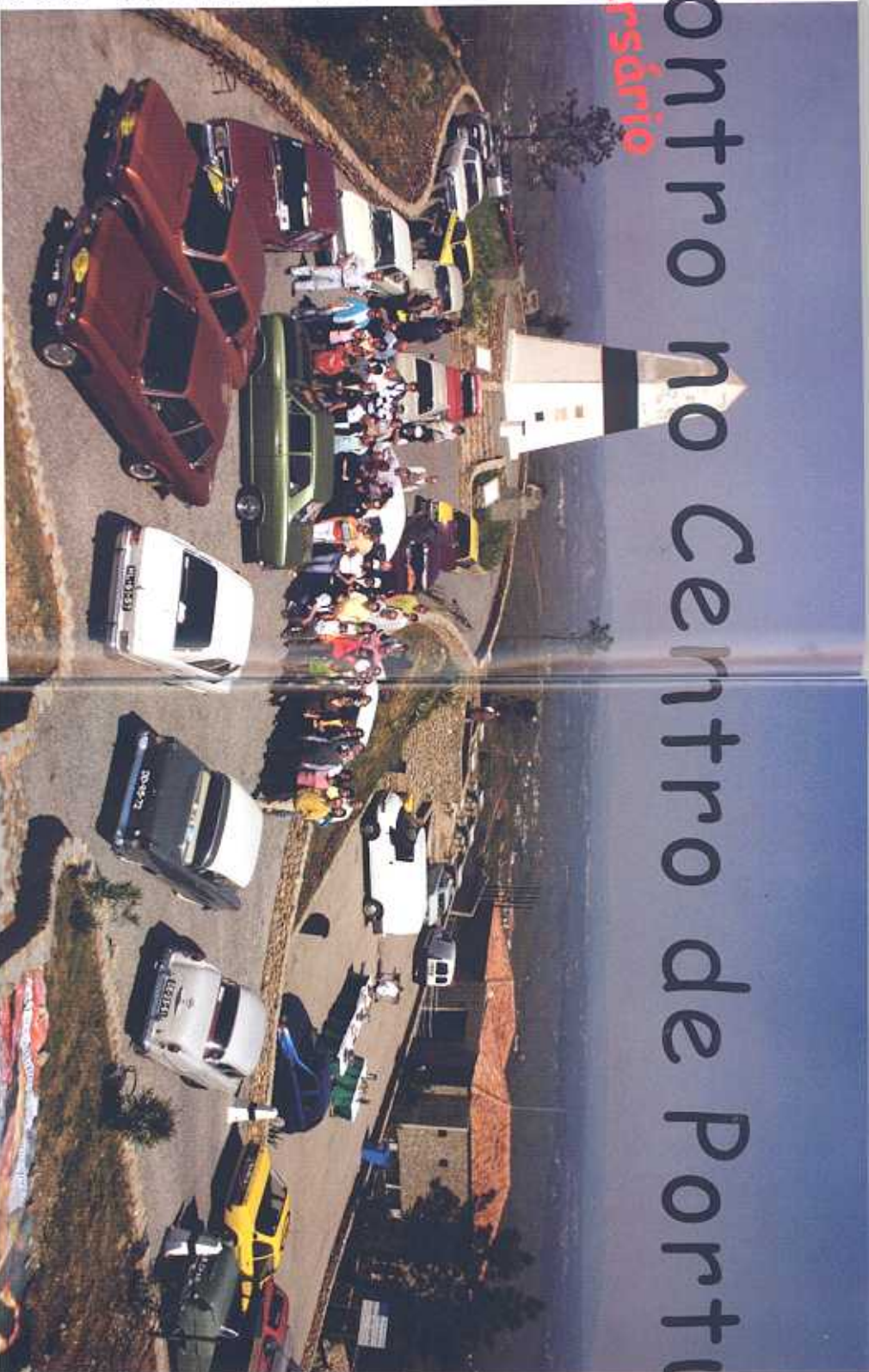
Encontro no Centro de Portugal

10º Aniversário

Nos dias 21 e 22 de Abril o nosso Clube organizou na zona de Vila de Rei a comemoração dos anos de actividades com a realização do XXV encontro aproveitando a oportunidade para a realização da Assembleia Geral que teve lugar no Auditório da Câmara gentilmente cedido para o efeito.

Numa iniciativa do sócio Fernando Gomes, o início da concentração dos 35

Opel teve lugar exactamente no centro de Portugal, no Picoto da Melriça, junto ao marco geodésico, a 600 metros de altitude, com a possibilidade de apreciar



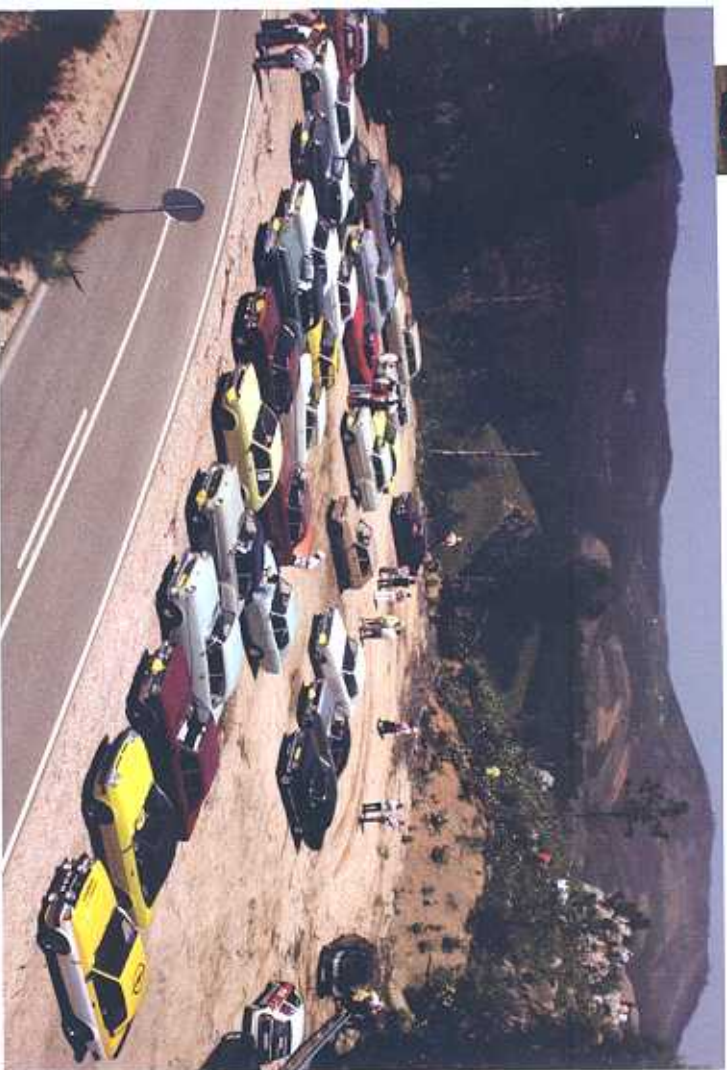
a paisagem magnífica abrindo o apetite para o pequeno almoço campestre servido no local.

Ao longo dos dois dias a caravana, com cerca de uma centena de participantes, andou por entre montes e vales descobrindo as interessantes belezas naturais da região ao longo dos vários braços do Rio Zézere.

Na Assembleia geral ordinária, no Auditório da Câmara Municipal de Vila de Rei,

foram aprovadas as contas e o plano de actividades para o corrente ano a que se seguiu uma visita à Freguesia de S. João do Peso, terra natal de José Cardoso Pires, e onde a





Presidente da Junta recebeu a comitiva com um lanche regional. Ao fim do dia, durante o jantar, foi apresentado um filme, sobre os 10 anos de actividades do clube realizado pelo sócio Rui Martins.

No domingo foi visitada a praia fluvial do Penedo Furado onde se realizou uma prova cultural que exigiu aos concorrentes a procura de vários elementos identificativos da região exigidos num questionário ao longo de um trajecto que os levou do Penedo Furado até Relvas, local onde estava marcado o almoço de encerramento, no Restaurante Eléctrico, e uma visita ao Museu das Aldeias.

No final foram ainda distribuídos os prémios de presença alusivos aos 10º Aniversário e o diploma de passagem pelo centro geodésico de Portugal.



CLAC no II Encontro de GT



Twin Car, Starlet, Mini, Golf, Delta entre muitos outros.

Registe-se que o VMC aproveitou esta concentração para colocar em exposição os Sierra RS Cosworth de Carlos Rodrigues e o Volvo de António Rodrigues que fizeram as delícias do passado nos anos 80 nas pistas de velocidade. A colaboração do CLAC previa a presença do nosso sócio e amigo Ferreira da Cunha no Ascara B de 82 que, infelizmente, não pode estar presente à última da hora por motivos profissionais.

O CLAC agradece uma vez mais ao VMC-Viana Motor Clube toda a amizade que nos tem dispensado e endereça os parabéns por mais um Evento magnífico que permitiu deixar na pista muita adrenalina e constituiu uma excelente forma de relembrar o passado e de carregar as nossas baterias para enfrentar-mos as exigências do nosso dia a dia.

O CLAC participou, por gentil convite do VMC, no II Encontro de GT's organizado no dia 10/3/07, comparecendo à chamada 6 sócios. Tal como em 2006 a prova pretendia reunir os clássicos dos anos 80, dando a oportunidade aos participantes de fazer uma prova em Kart Indoor de manhã e acelerar na pista de Kart em Viana do Castelo de tarde. Presentes em Opel Rodrigo Gonçalves (Corso GSi de 1991), Ricardo Duarte (Monta B GTJ de 81), José Monteiro (1904 SR de 75) e outros Marcas Rui Martins (Citroen BX 16 V Gti 1989). O lote de presenças era espectacular com vários modelos históricos presentes desde Ford Sierra RS Cosworth, BMW 320 is, Toyota Corolla



... Ecos do Encontro de Elvas

Ainda nos continuam a chegar ecos do nosso encontro de Elvas.

Desta vez foi a revista OpelKlassik quem dedicou três páginas a este evento do final do ao passado.

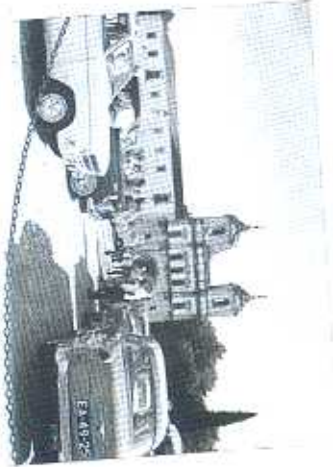


Os clássicos do encontro de Elvas. De cima para baixo: um Opel Astra G, um Opel Astra G e um Opel Astra G.

Opel Klassiek



Opel Klassiek



Opel Klassiek



Opel Klassiek



Opel Klassiek

A História do Opel Kapitän

MODELOS DE 1954 A 1964

Em 1946, foi apresentado no Michigan, nos Estados Unidos, o modelo Kaiser com uma forma de carroceria totalmente nova - a forma **PONTÃO**.

Esta forma era mais retilínea do que a forma arredondada usada anteriormente, com os faróis anteriores e posteriores colocados nas pontas dos guardalamas e integrados nestes, com o capot e o porta-bagagens dispostos mais na horizontal, entre os guarda-lamas.

Os carros tornaram-se mais baixos e mais largos, com maior espaço interior em relação a modelos equivalentes de formas arredondadas.



Na Alemanha, esta tendência foi seguida em primeiro lugar pelo Borgward Hansa 1500, na primavera de 1949, depois pelo Ford Taunus 12M (que tinha um globo na grelha) em 1952 e o Mercedes 180 em 1953.

A Opel entrou na era da carroceria Pontão em Março de 1953, com a apresentação na feira de Frankfurt de 1953 do modelo Olympia Rekord.

Uma das suas características era a grelha

na frontal, com peças metálicas verticais em frente ao radiador, que ficaram conhecidas como "boca de tubarão"

Em 1954, a Opel lançou o seu novo modelo Kapitän em forma Pontão, com formas semelhantes às do novo Olympia Rekord, mas de maiores dimensões.

O novo Kapitän mantinha a frente em "boca de tubarão", os guarda-lamas traseiros sobressaídos e cromagem abundante do seu "irmão mais pequeno", estando equipado com o mesmo motor de 6 cilindros em linha/2,5L dos anteriores Kapitän.

As principais modificações mecânicas foram:

- a) aumento da potência do motor para 68CV, às 3.500 rpm, tendo o binário passado para 160 Nm/min;
- b) caixa de 3 velocidades, sendo a 2ª e 3ª sincronizadas;
- c) diferencial com rodas dentadas em hipóide, tal como nos novos Olympia Rekord;
- d) eixo de transmissão cardan mais silencioso e colocado mais em profundidade;
- e) suspensão dianteira com molas helicoidais e amortecedores telescópicos;
- f) travões hidráulicos de duplo circuito à frente;



g) velocidade máxima passe para 138 km/h, consumo de 10L/100 km e peso de 1,2 ton.

O preço deste novo Kapitän era bastante competitivo: DM 9.500, contra os cerca de DM 12.000 dos concorrentes BMW 501, Borgward 2400 e Mercedes 220. Produzido entre 1954 e 1956, o primeiro Kapitän pontão teve uma produção de 61.543 unidades.

Em 1956, a carroceria do Kapitän é modificada, para seguir a forma do último Olympia Rekord (o "IV", mais conhecida por "Palhinhas") - os faróis estavam cobertos por um prolongamento dos guarda-lamas dianteiros, sendo a grelha frontal composta por tiras metálicas



verticais e os faróis traseiros incorporados terminações dos guarda-lamas em forma de barbatanas.

A potência do motor foi elevada para 75 CV às 3.900 rpm, permitindo acelerar as 1,3 ton em 20 segundos dos 0 aos 100 km/h, passando o binário para 173 Nm/min.

A velocidade máxima passa para 140 km/h, com um consumo de 9,5 L/100 km. Para a caixa de velocidades, ficou disponível um sistema Overdrive semi-automático, permitindo consumos mais económicos.

O preço baixou em relação ao modelo anterior, passando para DM 9.350, cus-

tando a versão "L" (com melhores acabamentos e mais cromagem) DM 10.250. A produção deste 2º modelo do Kapitän Pontão estendeu-se de 1956 a 1958, com um total de 92.555 exemplares.

Em 1957, a Opel lançou um novo Olympia Rekord - denominado P1, que apresenta-



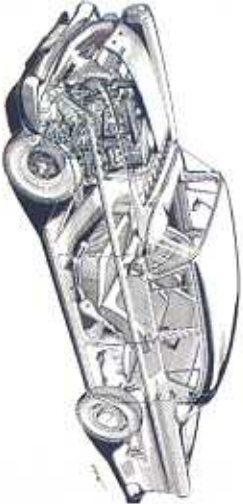
va como principal novidade o formato inovador dos vidros dianteiro e traseiro, que eram revirados para dentro nas suas extremidades inferiores, denominados "panorâmicos"

Em 1958, a Opel lançou o seu 3º modelo



Kapitän pontão, seguindo as novas linhas do Olympia Rekord P1.

Com os seus vidros de pontas reviradas, a sua nova grelha com tiras metálicas horizontais que incorporava o símbolo da Opel, os faróis dianteiros rodeados por aros metálicos e os seus faróis traseiros do formato inovador, o 3º Opel Kapitän em forma Pontão afastava-se do forma-



to do modelo de 1954.

A potência do motor, que mantinha 2,5L e cilindrada, passou para 80 CV às 4.100 rpm, e o binário subiu para 176 Nm/min. A velocidade máxima passou para 142 km/h e o consumo para 11,5L/100km, o qual baixava para 10,2 com a opção Overdrive.

O preço passou para DM 10.250, custando a versão "L" DM 11.000.

A produção deste 3º modelo do Kapitän pontão - também conhecido como Kapitän P1 - estendeu-se de 1958 a 1959, com um total de 38.842 exemplares.

O 4º e último modelo desta série apareceu em 1959, com um aumento de cilindrada para 2,6L e da potência para 90 CV às mesmas 4.100 rpm.

O binário aumentou para 190 Nm/min e a velocidade máxima para 150 km/h.

O formato da carroçaria seguia aproximadamente a do Opel Rekord P2, com excepção dos vidros dianteiros, que se mantinham panorâmicos - com as



extremidades inferiores reviradas.

Os faróis dianteiros mantinham os gros metálicos, o símbolo Opel - o famoso Raio, "Blitz" - continuava incorporado na grelha - que ao contrário do Rekord P2, era formada tiras metálicas verticais, e a carroçaria mantinha o formato geral de linhas rectilíneas com um porta-bagagens de grandes dimensões, como em todos os Kapitän.

A partir de 1960, passou a estar disponível uma caixa automática de três velocidades denominada Hydra-Matic, da GM, por um custo adicional de DM 1.295.

Isto permitiu que a Opel fosse a segun-



da marca alemã a disponibilizar uma caixa de velocidades automática, depois da Mercedes, que no seu modelo 300C de 1955, dispunha de uma caixa Borg-Wagner.

Nos Estados Unidos, cerca de 90% dos



automóveis de passageiros dispunham destes dispositivos "facilitadores da condução", havendo cerca de 20 fabricantes de caixas de velocidades automáticas, com diversas tecnologias. A GM incorporou num período de 20 anos até 1960, mais de 1 milhão de caixas automáticas Hydra-Matic.

Para o Opel, foi desenvolvida uma versão especial, com relações de caixa adaptadas a condições europeias, nomeadamente, por causa preço de combustível mais elevado.

A partir de 1962 foi introduzido outro "dispositivo facilitador" - a direcção assistida, como opção para a versão "L". Por comparação, a Mercedes utilizava a direcção assistida em modelos com cerca de 2 ton, (o modelo 300 de 1958 e 300 SE de 1961), contra as 1,3 ton de Kapitän L.

A Opel aproximava-se assim dos modelos americanos, em termos de equipamento das suas berlins de alta gama.

O último modelo Kapitän pontão (Kapitän P2) foi construído de 1959 a 1964, com um total de 145.616 unidades, das quais



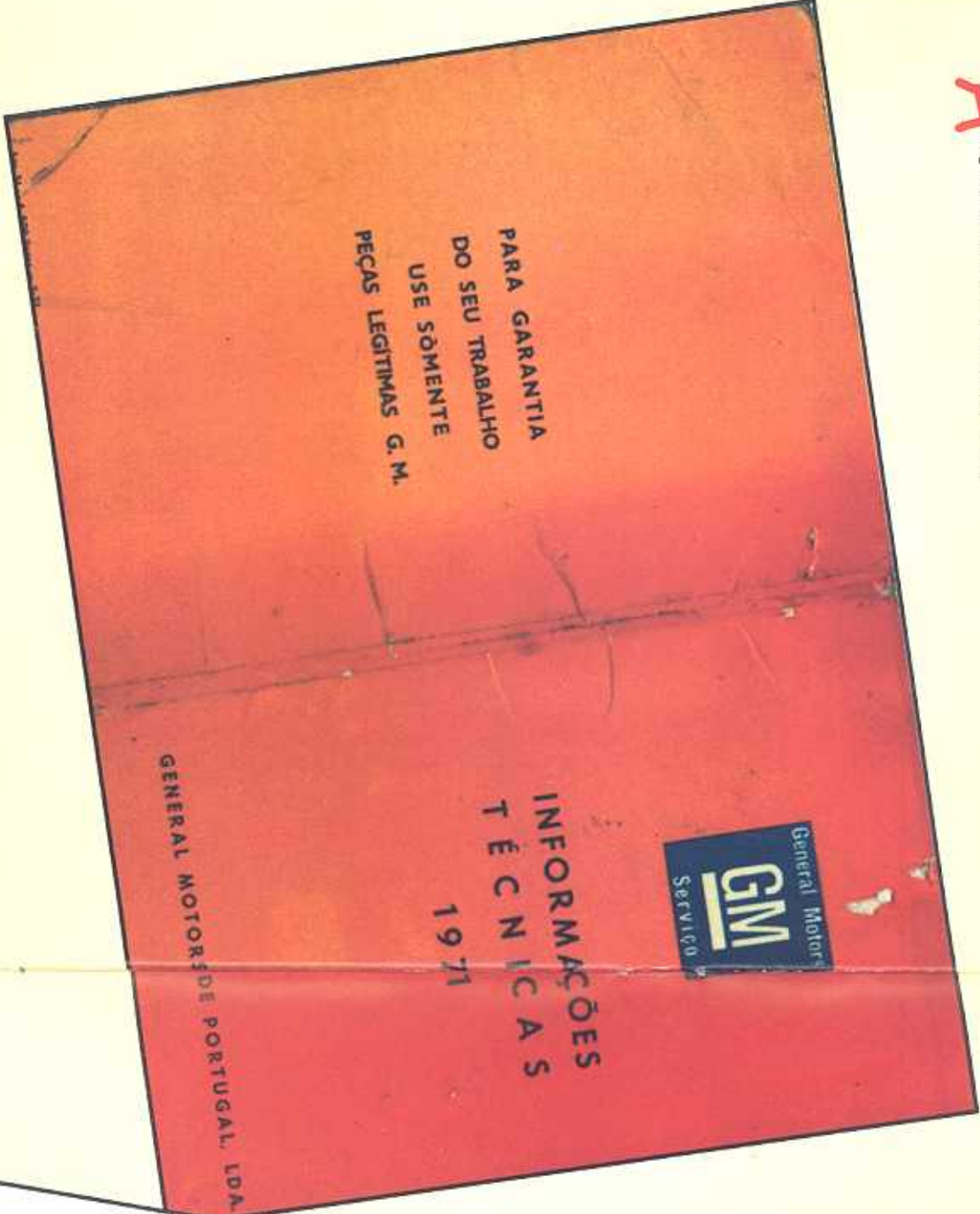
102.833 corresponderam à versão "L".

Os seus preços eram inferiores aos do Kapitän P1: DM 9.975 para a versão base e DM 10.675 para a versão "L".

No 3º parte deste artigo, iremos cobrir a última série Kapitän, pertencente à família KAD, Kapitän, Admiral, Diplomat : as "bomheiras!"

(Continua)

A apresentamos nesta edição do nosso Super 6, alguns dados técnicos do Kadett B



OPEL KADETT - B

MOTOR		
N.º de cilindros	4	1,1 lit
Dímetro	75	75
Curso	61	61
Cilindrada	1078	1078
Potência no freio	48 HP	48 HP
	cm 5400 r.p.m.	cm 5600 r.p.m.
	54 lbr/pé	59 lbr/pé
	cm 2800-4000	cm 2800-3200
	r.p.m.	r.p.m.
	7,211	7,611
Blatão		
Taxa de compressão		
PRESSÃO DO ÓLEO		
PRESSION DA BOMBA DE GASOLINA (em 1950 r.p.m.)		
VALENTE	0,22-0,26 Kg/cm ² (3,13-3,70 lbr/pol. ²)	
IGNICAO		
Ordem de ignição		
Marca do ponto	750-800 r.p.m.	
VELAS - marca e tipo	1-3-4-2	
Abertura dos electodos	Na polia da gamba e na tampa da distribuição	
DISTRIBUIDOR	0,7 a 0,8 mm (0,028-0,031")	
Platinador-abertura	AC 42 PS	
Angulo de came	0,4-0,5 mm (0,016-0,020")	
AVANÇO CENTRIFUGO	47-53% = 53-59%	
Valor Intermediário		
Valor Intermediário		
Avanço máximo	25-30° CA em 2000 r.p.m.	
	30-35° CA em 3000 r.p.m.	
	35-40° CA em 4000 r.p.m.	
AVANÇO DE VACIO		
Início	55-100 mm Hg	
Valor Intermediário	(2,17-3,34" Hg)	
Valor Intermediário	4-10,5° CA em 125 mm Hg (4,92" Hg)	
Avanço máximo	7,5-14° CA em 150 mm Hg (5,91" Hg)	
	13,5-16,5° CA em 165-190 mm (6,50-7,48" Hg)	

PNEUS (sem câmara)	Medida
(1) Diferença máxima da roda eq. para a dir. = 40°	
TAMPA DO RADIADOR	
Completamente aberto	
Completamente fechado (Totalmente fechado)	
Pressão da válvula	10 lbs.
TEMPERATURA - termostato	
Comença a abrir	87° cent.
EMBRAIAGEM - folga no pedal	
Com polias	4 ± 10 mm
TRAYAO - folga no pedal	
em 0). Int. a 20° — convergência	
Diferença em curva (roda	
Carter (caravan)	+0° 5' a +3° 5'
Carter	-1° 45' a +1° 15'
Sopé (amber)	-0° 20' a +1° 40'
Convergência	-0° 11' a +0° 10' (-1,3 a +1,2 mm)
DIRECÇÃO (Geometria)	
(Velocidade desaccelerada com 1/2 depósito e pneus à pressão)	
BATERIA (Negativo à massa)	
Admissão	45°
Escape	44°
ANGULO DA VALVULA	
Admissão	0,15 mm (0,006")
Escape	0,25 mm (0,010")
VALVULAS - Folgas (a quente)	
(motor ao ralenti)	

OPEL KADETT - B

155 X 13	Kadett-Exp.	155 SR 13	Kadett-luxo
1,1 L/hr		1,1 L/hr	
12, volt. 35 amp./h.			

Motor (SAE 20)	
S/ elemento do filtro de óleo	2,5 litr.
C/ elemento seco (final)	2,75 litr.
Motor seco (final)	3,0 litr.
Sistema de arrefecimento	
C/ aparelho de aquecimento	4,8 litr.
S/ aparelho de aquecimento	4,3 litr.
Caixa de velocidades (SAE 80)	
Diferencial (SAE 90 Hypoid)	0,65 litr.
Depósito de gasolina	40 litr.
Consumo normal de óleo nos	0,5 litr.
1000 Km	
TENSÕES DE APERTO	
Parafusos da cabeça dos cilindros	33 lbs./pc-4,5 Kg/m.
Parafusos das bielas	18 lbs./pc-2,5 Kg/m.
Parafusos dos apoios da cam-bra	47 lbs./pc-6,5 Kg/m.
boas	
Parafusos do volante à cam-bra	25 lbs./pc-3,5 Kg/m.
boas	
Velas	29 lbs./pc-4 Kg/m.
Forças das rodas	65 lbs./pc-9 Kg/m.

OPEL KADETT - B

Até 100 Km/h.	1,1 L/hr
Até 160 Km/h.	1,1 L/hr

PRESSIONO (a frio)	
A frente	19 lbs (1,3 Kg)
Artras	20 lbs (1,4 Kg)
A frente	19 lbs (1,3 Kg)
Artras	24 lbs (1,7 Kg)
Até à veloc. máx.	27 lbs (1,9 Kg)
Até à veloc. máx.	27 lbs (1,9 Kg)
Artras	24 lbs (1,7 Kg)
Artras	27 lbs (1,9 Kg)
Até à veloc. máx.	27 lbs (1,9 Kg)

À Escala - Kapitan de 1956



Este modelo de produção limitada, do fabricante SHUCO, retrata o modelo que foi produzido para comemorar o fabrico do segundo milionésimo Opel. Esta miniatura á escala de 1/43 de cor de pastel, pintura bicolor, com uma carroçaria ampla e garnições douradas em vez das habituais cromadas, o que dá um toque de classe ao modelo, tem uma grelha de influência americana muito bem conseguida, tampões dourados de grandes dimensões e com um interiores de pormenores excelentes onde predomina o branco e o dourado.

Não há duvida que estamos perante um modelo com detalhes muito precisos que o torna muito cativante.



O Blitz também foi à Guerra



O BLITZ representou a solução da OPEL para o mercado de transporte de mercadorias, com modelos que começavam na tonelada até às três toneladas.

Esta denominação surgiu em Novembro de 1930 e ficou como que um sinónimo dos camiões da Opel até o seu fabrico terminar em 1975.

Após a 1ª guerra mundial, a Opel retomou o fabrico dos LKW (LastKraftWagen, ou camiões), tendo sido apresentados na exposição de Berlim no início de 1931 os dois primeiros modelos: 1,5 ton, com um motor de 4 cilindros e 2,6L e de 2 ton, com um motor de 6 cilindros e 3,5L. Com o mesmo motor de 3,5L, foi igualmente apresentado um autocarro para 24 passageiros.

Em 1935, a Opel Blitz apresentava 4 modelos com várias carroçarias e motores de apenas 6 cilindros:

- 1 ton, com motor de 2L;
- 2 ton, com motor de 3,5L e carroçarias de 3,41 e 4 m;
- 2,5 ton, com motor de 3,5L e car-

roçarias de 4 m e de 4,65m - este último chassis servia de base para os autocarros;

Em Março desse mesmo ano, foi determinada o aumento de produção anual de camiões e autocarros para 11.500 unidades.

Para tal, foi decidido construir uma nova fábrica em Brandenburg-an-der-Havel (no que seria mais tarde a Alemanha de Leste), que viria a ser inaugurada em Janeiro de 1936, já com métodos modernos de construção, tais como a utilização de uma área de fabrico com 178x136m, e 27 linhas móveis de montagem com um comprimento total de 5 km.

A produção diária era então de 50 unidades, chegando rapidamente às 20.000 anuais.

O recorde de produção aconteceu em 1939 (ano em que começou a 2ª Guerra Mundial, com 27.936 unidades fabricadas).



Tal como toda a Alemanha, a Opel foi mobilizada para os preparativos para a guerra que se aproximava.

Os seus veículos começaram a ser adaptados para as novas exigências, especialmente para terem de operar "Fora das estradas".

Para os militares alemães, o BLITZ foi a solução óbvia para equipar as suas unidades de transporte, quer de soldados, quer de carga devido à reconhecida fiabilidade de construção da Opel (Zuverlässigkeit), bem como na sua capacidade de construir em quantidade, devido à sua moderna fábrica de Brandenburg.

Assim, depressa chegou a necessidade de o BLITZ vir a ter capacidade "todo-o-terreno".

A Opel produziu então no final de 1936 o camião que viria a servir de base aos modelos militares: o 3 ton, designado como modelo "S", primeiro com o mesmo motor de 3,5L (64 PS) do modelo de 2,5L, mas rapidamente modificado para 3,6L e com 75 PS. Entre as suas características, destacavam-se as seguintes:

- pneus de maiores dimensões: 190x20,



- eixos dianteiro e traseiro reforçados;
- caixa de 5 velocidades, selecção de "velocidade para TT", permitindo um melhor comportamento em subidas íngremes e em terreno aberto;
- uma melhor relação entre capacidade de carga em relação com o peso vazio: 3260 Kg de carga contra 2440 kg em vazio;
- versão com tracção integral.

Durante a guerra, foram realizadas várias adaptações no Blitz para responderem às necessidades específicas do conflito:

- transporte de carga em gerdi;
- transporte de tropas, com bancos e oleados para protecção contra o mau tempo;





- c) estação emissora/receptora de comunicações;
- d) substituição do rodado traseiro por lagartas, para terrenos enlameados e arenosos;
- e) com a versão de lagartas, surgiu igualmente uma versão blindada e armada com lançadores de foguetes;
- f) transporte de combustíveis;
- g) transporte de prisioneiros, com a caixa especialmente concebida para este efeito;
- h) versão autocarro com características militares, para transporte de pessoal



não militar;
i) utilização de madeira e carvão como combustível, em substituição da gasolina.

O Blitz actuou em todas as áreas onde os

alemães guerrearam, desde os frios nórdicos e russos, ao escaldante deserto do norte de África, tendo sido um "pau para toda a obra" nas variadas aplicações militares.



Postais da nossa memória



Óbidos



Figueira da Foz



Espinho

Seguros CLAC

Como sabem o nosso clube tem um serviço de apoio aos sócios para os seguros.

São necessários os seguintes documentos: cópias do Cartão de sócio do CLAC, BI, número de contribuinte, IPO, livrete, carta de condução, registo de propriedade.

O CLAC alargou as possibilidades de os sócios seguirem os seus automóveis.

Além da facilidade de que já dispúnhamos, junta-se agora mais um agente.

Os sócios podem contactar:

Eduardo Vasconcelos

Rua de Diu 64 R/C
4150-271 Porto
telefonos: 965797435/226179294
fax 226179281

Credimédia

Rua da Liberdade, n.º 110 - 1.º,
3080-168 Figueira da Foz
telefone 233 43 28 41
fax 233 42 69 25.

O custo, para a versão base começa em 45 €/ano, sem limitações de utilização podendo ser negociadas outras coberturas, nomeadamente ocupantes.

Os nossos anúncios



Vendo
Kadett B - de 1972
Telefone: 963059189



Videos - SIVIDEO
TEL/FAX: 219 258 885- TM: 964 598 259



Bomba de água Rekord A

Reflectores traseiros
Olympia 54/55/56
Para-choques para P1
TM: 964 598 259



Não se esqueçam que, caso não consigam vender o que anunciaram, têm de voltar a solicitar a repetição do anúncio.