

vozili smo

OPEL ADMIRAL 2800 E

Največji evropski amerikanec –
z elektronskim ubrizgavanjem
in DeDionovo premo

Ante Mahkota



»Se enkrat! Pa bolj divje! zatuli fotoreporter.«

Pa se enkrat! In še! Sele pri sedmtem poskušu je bil naš »Mister Hasselblad« zavoljen. Takrat ji je namreč spodnje zadek.

Pa ne da bi se hvalil: za spodnje zadka se mi doslej še ni bilo treba tako truditi. Vsaj pri »opelecahu« ne. Opel admiral se veliko bolje drži ceste kot kateterikoli opel doslej!

»Konec! Gremo! Na ravno preskušati zavore!« Odpeljeva se po avtomobilski cesti proti Lausanne, stran od ovinka. Zelo ostrega ovinka, kjer admirala ni kar spodnej menjanik, natančnejše: hidravlični menjanik navora, ni dopustil sunkovitih sil, da bi avto spodnje vsaj zaradi združevanja koles.

Prište začne, ko se spet spustiva k Ženevskemu jezeru. V gostem prometu in v deževnici se utopi veselji do nasilnega zaviranja in z dvostevne betonske ceste se odcepiva na vijugast asfalt. Po sto kilometrih se avta že malo privadim in po zornih ovinkih se voziva hitrej, kot bi pritakoval pri tako velikem, težkem in predvsem Opoljem avtu. Reklamna parola »Dedovega opla« ni več! je zelo resnična. Res, še nikoli ni bilo opla, ki bi se tako dobro držal ceste.

Odlične legje na cesti je predvsem »krivava« zadnja prema. V inženirski latovščini se ji reče dvozgibna os s konstantnim kolotekom in previsom: s homokinetičnimi zgibi, vezno cevjo (s trikotnim vodičom, ki se upra vočnim silam in dvema vzdolžnima vodičoma zoper sile pri pospeševanju in zaviranju), z dvema vijačnima vzmetnema, dvema skoraj napicnima teleskopskima blatičnikoma in prečnim vzvojnimi stabilizatorjem. Vse to se sliši zelo lepo in dragoceno. Dragoceno in zelo drago tudi je! Na kratko povedano: to je DeDionova prema.

Kot po tračnicah

Kakor se sliši pavadočno je to toga prema s posamičnimi obesami koles. Veza cev, DeDionova cev, sicer togo veže zadnji kolesi; toda to še daleč ni toga prema, kot smo jo bili včasih vajeni pri opilih, kjer težka lita cev z diferencialom in metrom kardanska gred vred poskušuje na listnatih vzmeteh, da na nekoliko naganbeni cesti vozniški lovi avto, kot bi tekmoval v rodeu. DeDion je diferencial pripel na dno vozila: ko kolesa poskušajo, težki diferencial miruje kot se tudi ne gane kardanska gred. Vodenje koles v pogon sta ločena, nevmetene mase majhne. Pri vseh teh odlikah, ki so značilne za posamične obese zadnjih koles, pa je monsieur DeDion svoji zamotani konstrukciji poklical na pomoč! Se edino resnično prednost toge preme pred posamičnimi obesami, to namreč, da se previs in kolotek – naj zadnji kolesi – se tako poskušljata in naj sta enkrat obremenjeni pa drugič v zraku – nikoli ne spremenita.

Avtomobil se pelje kot po tračnicah. Podvozje velikih oplov so prilagodili evropskim cestam in navadam. Evropske ceste križarke ameriškega koncerna General Motors pod plodovitno sploh niso več ameriške.

Ople odlikuje nosilnost

Ameriški pa je srej ko prej način, da si lahko kupec izbira številne razlike in dragoceni admiral 2300 E je bil pač le eden med mnogoč Opolovih trojčkov — zelo bogato opremljenega so nam na Zveznem salonu ponudili za kratki test. Zaradi izčrpnosti: novi kapitán, admiral in diplomati so si v zasnovi in v glavnem tudi na videz povsem enaki; na voljo so številni motorji, različni kompliki oprem in samodejni menjalnik ter pri diplomatu tudi zunanji blišč: pokončni žarometi in zadnje luči.

Oblika nove karoserije nam že v razstavni dvorazah ni bila prveč všeč. Zelo se zgleduje po ameriških vzorcih, pri tem pa stilistom, ki jim je tako uzel uspel opel GT, stvarnik ni tekel odločno — kot ne bi vedeli, kakšen avto pravzaprav hočejo.

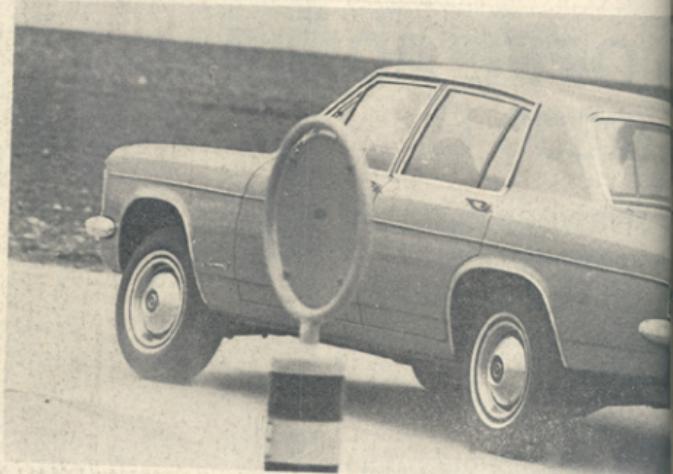
Vse je skovano po znanih vzorcih, pa premnogih, in izvirna se zdi le vetrovna šipa s privzadnjim pokrovom motorja, pod katerega se skrijejo brisalniki. Ta kritika seveda velja z zadržkom, da imajo vsake oči svojega malarja.

V dobro stejemo, da je novi avto manjši kot predniki, notranjost pa prostornejsa kot prej. Na vse strani se zelo dobro vidi in zaradi pontonskega zadka se skozi zadnje okno natanceno opažajo obrisi avtomobilskih repov — prijetno pri parkirjanju. Prostora je v 4,90 metra dolgem avtu za pet potnikov več kot dovolj, pritižajnik je velik, kot se za avto tega razreda spodobi. Predvsem je všeč velika dopustna obremenitev, s katero se veliki optiri že od nekdaj postavljajo: kar 505 kilogramov je dovoljeno naložiti.

Elektronski admiral

V garaži blizu Salona so mi torej za nekaj ur dali voziti svetlobordski admiral, ki je v tem smrangu mornarice najdražji. 2,5-litarski motor je imel namreč elektronsko napravo za ubrizgavanje goriva, zmore 165 KM pri 5600 vrtiljih v minutah. Cenejša admirala se dobti z dvema podobnima, to da sibkejšima motorjem z uplinjačama. Namesto prestavne ročice štiristopenjskega menjalnika, je bil v testnem avtu na letopatah ročaj samodejnega tristopenjskega menjalnika.

Zasluga malega elektronskega računalnika, ki skrbi, da je ubrizgavanje goriva kar najbolj smotorno, je 33 konjev več — iz enake gibenje prostornosti. Dopolnilo je sicer veliko in najbrž je boljši kup admirala z nadavnim motorjem z dvojnim uplitnjajem. Kakorkoli že, elektronika si tudi v avtomobilih vse bolj utira pot. Opel ima podobno napravo kot jo ima VW 1800 LE, pa novi kupe mercedes 250 E. Znalost elektronskega ubrizgavanja je elektrona črpalka, ki pritiska gorivo do ventilkov za ubrizgavanje, skrbi za stalen pritisk 2 atm. Ventili se odprejo natancno ob času in za čas, kot ga izračuna mah computer. Le-ta zbirka podatkov posamičnih elektronskih cutile, ki mu pripovedujejo, kako hitro se motor vrta, kolikšen je podprtost v sesalni cevi, ga informira o temperaturi in o zračnem pritisku. Iz vseh teh podatkov computer v najkrajšem času izračuna najprimernejšo količino goriva, ki jo dozira s časom odpiranja ventilkov za ubrizgavanje — od dveh do devet ti-



sočink sekunde. Gorivo brigza v sesalno cev pred vstopni ventil. Pedal za plin pri tem ravna loputo v sesalni cevi in s tem uravnavata pravilen dotok zraka.

Upsek elektronskega ubrizgavanja: skoraj trilitarski motor je še močnejši, nekoliko bolj prožen in iz izpušnih plinov — to ukazujejo predpisi v ZDA — se kaže manj strupeni plini.

Avto, ki sem ga vozil, se ni bil dovolj uvožen, da bi se lahko prepričal ali res lahko v deset v pol sekunde pospedi od 8 do 100 km na uro in tudi konice 190 km na uro zaradi hudega bočnega vetra in spolzke ceste nisem tvegal. Največ 185 je pokazal kazalec.

Za sladokusce naj v zvezi z motorjem povem še eno tehnično podrobnost. V dročnikih, ki krmljijo ventile, je hidravika, ki izenačuje različne dolžine zaradi raztezanja jekla pri različnih temperaturah. Zraka ventilkov ni treba nikoli nastavljati in močni motor teče skoraj neslišno.

Vrgel je rokavico

In to tudi pri velikih hitrostih na avtomobilski cesti, za katero je admiral, naj se še tako dobro suče v ovinkih, pravzaprav narejen. Toda ne za ameriško šestpasovnico, ampak za evropsko hitro cesto, ki jo voznik mora občutiti tudi v rokah. Zato tudi servo-volant ni pretirano lahko: ten in tudi avtomatika v zvezi z mogočnim motorjem prepirča celo zveste prijatele klasičnega menjalnika. Fanatikov ročnega presvlajanja seveda ne ... Klick down, naglo pritiskanje pedala za plin do deske, da planeti preskočijo v njijo prestavo, hitro uboga. V ostrih ovinkih pa velja izklopiti tretjo prestavo, da je vedno na voljo ves navor, kar ga zmre motor.

Pospoševanje z avtomatom ni tako spektakularno, kolessa le redko zazvili. To je tudi zasluga širih gum, ki spravijo na cesto vso moč motorja brez prepevanja. Zavore so povsem kot veliki moci in teži avtomobila. Še posebej pri različicah, kot je bila naša: kdor doplača za elektron-

sko ubrizgavanje že serijsko, dobri na vsa štiri kolesa kolutne zavore.

Izkajajo se zadnji ovinki preskusne vožnje. Ne marava zamuditi ure, ko sva obijubila, da vrneva avto. Na koncu konvencij je Opel v novince investiral stopetdeset milijonov mark, da bi izdelal šeststajnik, ki bi se lahko enakopravno tepel z največjimi nemškimi avtomobili, ko so si slavo že pridobili. »Opel zanesljiv« je vrgel rokavico »zvezdniku mercedesu in sportniku beemovejus.«

»Pravzaprav škoda, da v tistem fotografem ovinku nisi bolj pritisnil«, me še vedno žre naš Hasselblad. Se opravičujem: »Avto za debelih osem milijonov končno ne morem tresčiti ob prvo ograjno na cesti!«

Reži se: »Le zakaj dedci samo pri avtomobilih ne marajo nemirnih zadkov...«





Bogato opremljena armaturna plošča z okroglimi merilniki bi ugajal, če se stilisti ne bi smotrili in instrumente namestili tako, da se v šipah preveč zrcali (slika na prejšnji strani).

Končno, po sedmem poskusu je admiralu končno le spodnesio zadek (slika zgoraj).

V motelu De Founex pri Zenevi je NSU napovedal premiero »K 70«. VW jo je prepopovedal. Mi pa smo prav tam preskušali Oplovega novinca (desno zgoraj).

DeDionova zadnja prema zdržuje prednosti pesamičnih obes in toge preme. Naj kolesa še tako poskakujejo: kolotek in previs se ne spremeni, pri tem pa so nevzmetene mase razmeroma majhne (desno).

