

vozili  
smo

# OPEL COMMODORE

Tom  
Pleterski

Ozaljšani rekord z dodatnimi valji



Premiera v pravem slogu. Za sladokusce pač, v restavraciji.

Po premieri novega rekorda, imenovanega rekord II, je bilo očito, da bo Opel v najkrajšem času serviral tudi novo družino commodorjev. Ampak pri tem nihče ni pričakoval take podobnosti z novim rekordom, kljub vnaprejšnji pripravi "luknji" pod rekordovim pokrovom motorja. Pa so evropski Američani svojo politiko številnih motorjev v enakih "škafjah", ispolnili do te mere, da enako karoserijo prodajajo pod dvema imenoma. Mimogrede: trik moti predvsem zato, ker ga do te mere izpopolnjenega nismo vajeni. Kajti, o prostornosti in videzu remordorjeve "škafije" smo se prepričali že pri premieri rekorda II, zakaj je torej ne bi prodajali tudi z drugim, bolj zvenečim imenom?

Seveda pa k zvenečemu imenu sodijo močnejši motorji in popolnejši "make up". Tako si je nalepotični rekord II, zaslužil komodorški naslov z novo, v krom uokvirjeno masko, gumo vzdol odbičajev, zarisano dvojno črto na bokih, polvinilasto streho (v vasele cigaretnih ogorkov predmetnih barab) in z bogatimi, v pokromane okvirje vgrajenimi zadnjimi lučmi. Tudi prazen prostor pod pokrovom motorja je pridno zapolnjen z dodatnima dvema valjema šestvaljnega motorja, ki se od svojih predhodnikov komajda razlikuje. Natančneje, slabotnejši je za 5 KM (DIN), tako da zdaj zmore le 115 KM (DIN) pri 5200 vrtljajih v minuti. Za (med vožnjo komaj opazno) oslabeleto so krivi predvsem zoper zastrupljanje zraka, ki v sodobnih

gorivih zahtevajo manj svinčevih primesi. Prvi ukrep je znan: manjša kompresija, zato ima novi commodore kompresijo 9:1 namesto prejšnjih 9,5:1.

## DVA MOTORJA, DVE KAROSERIJI — ŠTIRIJE AVTOMOBILI

Oplove variacije za motor in karoserijo gre seveda iskati tudi takrat, ko gre za commodore, čeprav je karoserija že tako enaka rekordovi — dve karoseriji pravzaprav. Tudi komodore je namreč na voljo kot limuzina s štirimi vrati in kot kupe. Pač pa je odpadel kombi, ali kot mu pri oplo pravijo "caravan".

Kar zadeva variacije motorjev je Opel naslednika svojega commodora GSE z elektronskim ubrizgavanjem goriva in 150 KM (DIN) prihranil za pozneje. Tako je zraven motorja s 115 KM na voljo le še motor s 130 KM (DIN) kar je kajpak glavna značilnost commodorja „GS“ — prav tako je na voljo kot limuzina ali kupe. Letošnji motor se od predhodnika razlikuje po tem, da ima dva uplinjača namesto enega, toda moč je kljub temu ostala enaka. Dva uplinjača pomenita boljše izgorevanje (kadar sta natanko naravnana), torej smo spet pri problemu smradu in monoksidov. Sicer pa o petnajstih dodatnih konjih očesu pričajo: napis „GS“, dodatna dolga žarometna, dvojni izpuh, črna maska hladilnika in športsna platišča z ventilacijskimi kanali, namenjenimi hlajenju zavor in koles, medtem ko za športni videz v notranjosti skrbijo dodatni instrumenti: merilnik vrtljajev, voltmeter, manometer olja, merilnik goriva in termometer. Pri „navadnem“ commodorju so namreč vsi instrumenti združeni v tri okrogle „ure“, od katerih je ena pravi „časomer“ ostala dva pa — merilnik hitrosti in okrogla zbirka kontrolnih lučk skupaj z merilnikom za gorivo in termometer. Vsa notranjost je prevzaprav na moč podobna rekordovi, le da je več bogatstva kar zadeva prevleko, preproge in drobno opremo.

## VAREN, MIREN, NEŽEN IN — OCARINJEN

Opel ima med evropskimi tovarnami verjetno največji oddelek za „styling“, za oblikovanje. Mislimo na ameriški način oblikovanja, ki daje prednost formi pred uporabnostjo in prostornostjo. Je pa, kar zadeva novi commodore

in rekord, ta predsodek vedno bolj neosnovan. Novi opli so kljub privlačnemu in ugodnemu videzu tudi zelo popolno opremljeni in prostorni.

No, bolj zanimiv je napredek v tehniki pri podvozih. Opel je sicer spet ostal pri togih premih, ki je prav pri commodorju še bolj izpopolnjena kot sicer.

Tako so retuse na podvozih „kri-ve“ za zelo dobro stabilnost na ravnem in v ovinku; boljše pri togih premah težko najdemo. V čem je čar? Med drugim tudi na prednji premi: kolesa imajo negativni nagib točke upogibanja stabilizatorja so nizko in kar se da blizu koles.

Da ne bi dolgevali! Če nam je skisano vreme pokvarilo možnosti, da vsaj približno izmerimo zmogljivosti motorjev, je prav spoznanje, da se commodore zelo dobro drži ceste in je kar enakovreden sodobnim avtomobilom s posamičnimi obseami. To še zlasti velja za vožnjo z veliko hitrostjo po ravnem, ko so toge preme ponavadi vedno nekoliko nemirne. Zanimivo je tudi obnašanje v zelo ostrih ovinkih, ko se pri pretiravanju z dodajanjem volana vozilo zavira varno kar samo od sebe, česar smo bili vajeni le pri vozilih s prednjim pogonom. Možno je, da je zaviranje z obrnjenimi prednjimi kolesi očitno le, kadar je commodore obut v široke gume s presekom „70“.

Kar zadeva zmogljivosti, lahko naštejemo le tovarniške podatke: s slabšim motorjem zmore limuzina 175, kupe pa 180 km na uro, z močnejšim pa limuzina 180, kupe pa 184 km na uro. O pospeških lahko samo ugibamo da so pač dobri.

Pozabavali smo se tudi s samodejnim menjalnikom, ki je na voljo za doplačilo. Znano je, da je General Motors, odkar ima novo tovarno menjalnikov v Strassbourgu, preplaval Evropo z avtomatikom, ki je razmeroma poceni. Mi lahko dodamo, da je odlična. Reagira hitro in brez velikih sunkov, požre pa malo moči. Vsi commodorji so z avtomatikom za kakšnih 5 km na uro počasnejši.

Če bi novi commodore ocenili na kratko, bi rekli, da je „nežen“ avto – pri tem pa ne mislimo na izdržljivost. Saj so opli znani po tem, da veliko zdržijo. Commodore je nežen zaradi udobne oprave in vzmetenja, tihega motorja, podvozia in karoserije, neproblematične lege na cesti in lahkega upravljanja. Tudi kar zadeva športnejši GS, je športna nota bolj namenjena očem kot pa ostalim čutilom.

## TEHNIČNI PODATKI

### MOTOR:

Valji: 6, vrstni – gibna prostornina 2490 kubikov, kompresija 9,0 : 1, gorivo super – vrtna: 87 mm – gib 69,8 mm – največja moč: 115 KS (DIN) pri 5200 vrt/min (130 KS (DIN) pri 5300 vrt/min) – največji navor: 17,7 kpm pri 3800 vrt/min (19 kpm pri 4000–4500 vrt/min) – vodno hlajenje – uplinjač: 1, Zenith 35/40 INAT (2, Zenith 35/40 INAT) – odmična gred v glavi.

### PRENOS MOČI:

sklopka: enokolutna suha – menjalnik: štiristopenjski, sinhronizan, za doplačilo avtomatika

### VOZILO:

Limuzina na štiri vrata, 4–5 oseb; kupe, štiri osebe – karoserija samonosna.

### OBESE IN VZMETENJE:

prednja prema: posamično obešena kolesa na dvojnih prečnih nihalkah, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki (GS: plinski), stabilizator; zadnja prema: toga prema na dvojnih vzdolžnih vodilih, Panhardov drog – vijačne vzmeti in teleskopski blažilniki (GS: plinski), stabilizator

### VOLAN:

s kroglicami, rajdni krog 10,1 m (11,2 m.)

### ZAVORE:

spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, dvokrožne – ročna zavora: mehanska na zadnji kolesi

### KOLESA:

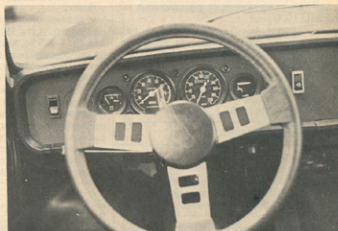
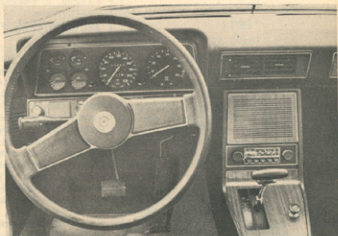
platišča: 6 J x 14 – gume: 175 HR 14 (175 HR 14 XAS), za doplačilo 195/70 HR 14

### MERE IN TEŽE

dolžina 4607 mm – širina 1728 mm – višina 1410 mm (GS: 1405 mm) – medosna razdalja 2668 mm – kolotek: spredaj 1435 mm, zadaj 1400 mm (GS: spredaj 1450 mm) – teža 1200 kg, kupe 1175 kg – največja dovoljena skupna teža 1600 kg – posoda za gorivo 70 litrov – prtljajnik 333 litrov.



Enaka obleka, različni motorji in množica avtomobilov. Pa naj še kdo reče, da Američani ne osvajajo zahodne Evrope – z avtomobili namreč.



Različni armaturni plošči med drugim razlikujeta navadnega commodoreja od izvedbe GS; naša ima pa še avtomatiko.

Commodore, varen tudi na mokri cesti.

